

Caso núm. 3316

Informe en el que el Comité solicita que se le mantenga informado de la evolución

Queja contra el Gobierno de Colombia

presentada por

- la Central Unitaria de Trabajadores de Colombia (CUT) y

- la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC)

apoyada por

- la Confederación Sindical Internacional (CSI)

- la Confederación Sindical de las Américas (CSA-CSA)

- Federation (ITF) Internacional de Trabajadores del Transporte

- la Federación Internacional de pilotos de Línea Aérea Asociaciones (IFA LPA) - la Confederación general del Trabajo (CGT)

- la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC)

- la colombiana Asociación de Auxiliares de Vuelo (ACAV) y

- Sindicato de Trabajadores del Transporte Aéreo de Colombia (SINTRATAC)

Alegatos: Las organizaciones querellantes alegan violaciones al derecho a la negociación colectiva en Avianca SA mediante el uso de convenios colectivos, la negación del derecho de los pilotos de la empresa a la huelga, así como una serie de actos antisindicales posteriores a la dictaminando que el triciclo en poder de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles era ilegal

UNA.

158. Los querellantes remitieron sus alegatos mediante comunicaciones de 17 de abril, 29 y 31 de mayo, 4 de junio y 1 y 31 de octubre de 2018; 11 de enero, 1 de abril, 15 y 21 de mayo, 21 de junio y 26 de agosto de 2019; 7 y 11 de febrero y 2 de marzo de 2020, 14 y 21 de enero de 2021.
159. El Gobierno envió sus observaciones por comunicaciones de 24 de abril, 13 de junio y 3 de septiembre de 2019, 21 de febrero, 3 y 31 de marzo, 12 de septiembre y 23 de diciembre de 2020 y 17 de febrero de 2021.
160. Colombia ha ratificado el Convenio sobre la libertad de asociación y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98) y el Convenio sobre la negociación colectiva, 1981 (núm. 154).

Las alegaciones del denunciante

161. Ante la falta de comunicación de abril de 2018, la Confederación Única de Trabajadores de Colombia (CUT) y la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC) alegan que la aerolínea Avianca (en adelante “la empresa”), con la complicidad y aquiescencia de las autoridades públicas, está violando los derechos a la libertad de asociación, negociación colectiva y huelga de aviadores civiles afiliados a la ACDAC mediante, entre otras actividades: (i) actos de

□ GB.341/INS/12/1 61

discriminación antisindical; (ii) la firma de convenios colectivos con aviadores no sindicalizados, cuyo contenido discrimina a los trabajadores sindicalizados y cuya existencia repercute en la afiliación sindical y el ejercicio del derecho a la negociación colectiva; (iii) la negativa a negociar colectivamente con el sindicato; (iv) injerencia indebida de las autoridades en la huelga mediante la designación de un tribunal arbitral; (v) la sustitución de los pilotos en huelga por pilotos extranjeros; (vi) la ilegal sentencia de ilegalidad de la huelga realizada por el sindicato; (vii) violaciones al debido proceso en perjuicio de las organizaciones sindicales; (viii) despidos masivos y sanciones impuestas a sindicalistas; y (ix) el peligro de disolución del sindicato por haber ejercido el derecho de huelga.

162. Las organizaciones querellantes señalan que: (i) la ACDAC es una organización sindical de primer nivel constituida en 1949 que agrupa a aviadores de diversas empresas de aviación colombianas y varias empresas especializadas en actividades de fumigación aérea; (ii) la ACDAC suscribe diferentes convenios colectivos de trabajo con cada empresa de aviación, cuyas cláusulas están incluidas en los contratos de trabajo de los pilotos pertenecientes al sindicato; (iii) respecto de la empresa objeto de la denuncia, la ACDAC está reconocida como un solo sindicato de ocupación, de acuerdo con el inciso 1 del convenio colectivo de trabajo vigente; (iv) antes del inicio del conflicto colectivo objeto del presente caso, la ACDAC tenía como miembros a 702 trabajadores de la empresa aérea; y (v) desde la constitución de la ACDAC, la organización sindical y la empresa aérea han firmado varios convenios colectivos reconociendo los derechos no estatutarios de los aviadores pertenecientes a la ACDAC.
163. Las organizaciones querellantes también describen una serie de hechos relacionados con los procedimientos de negociación colectiva entre la ACDAC y la empresa aérea que se remontan a 2013. Señalan al respecto que: (i) un grupo de aviadores no sindicalizados, por un lado, y la ACDAC, por su parte, decidió solicitar a la empresa la revisión de sus condiciones laborales mediante un proceso de negociación colectiva pública que se inició en marzo de 2013; (ii) la dirección de la empresa presionó a los trabajadores no sindicalizados para que llegaran a un acuerdo que implicara la firma de un *pacto colectivo* calificado como “plan de beneficios voluntario”. Los trabajadores sindicalizados quedaron sin acuerdo y discriminados por la desigualdad derivada del reconocimiento de mejores derechos para los trabajadores no sindicalizados; (iii) el 22 de marzo de 2013, la ACDAC informó por escrito a la empresa de su intención de denunciar parcialmente el convenio colectivo de trabajo vigente; (iv) el 17 de diciembre de 2013, la ACDAC presentó oficialmente su pliego de demandas pero la empresa se negó a negociar con la ACDAC; (v) la ACDAC interpuso una acción de protección de derechos, que resultó en un resultado favorable para la ACDAC y obligó a la empresa a sentarse a la

mesa de negociaciones; (vi) debido a la negativa de la empresa a examinar el pliego de demandas, no se llegó a un acuerdo, razón por la cual la asamblea general del sindicato decidió remitir el asunto a un tribunal arbitral; (vii) el 30 de abril de 2014, el Ministerio de Trabajo ordenó la constitución de un tribunal arbitral, decisión impugnada sin éxito por la empresa; (viii) mediante sentencia No. T-069 de 18 de febrero de 2015, el Tribunal Constitucional ordenó a la empresa extender los mismos beneficios y aumentos previstos en el plan de prestaciones voluntarias a los trabajadores sindicalizados y abstenerse de imponer condiciones que desalienten a los trabajadores de afiliarse o permanecer en el sindicato; (ix) el 5 de octubre de 2015, la ACDAC comunicó al Ministerio de Trabajo su decisión de retirar su pliego de demandas presentado el 17 de diciembre de 2013 por irregularidades observadas durante el conflicto y porque el tribunal arbitral no brindaba garantía alguna de sentencia de equidad; (x) el 8 de agosto de 2017, la ACDAC presentó una nueva lista de demandas, la etapa de liquidación directa comenzó el 23 de agosto de 2017 y concluyó el

□ **GB.341 / INS / 12/1 62**

11 de septiembre de 2017, sin que se haya llegado a un acuerdo entre las partes; (xi) ante la posibilidad de que no se llegara a un acuerdo, la unión decidió recurrir a la huelga, que se inició el 20 de septiembre de 2017 y a la que se sumaron 702 pilotos pertenecientes a la ACDAC, de los 1.200 pilotos que laboran para la empresa; (xii) el 28 de septiembre de 2017, mediante sentencia No. 3744 de 2017, la Ministra de Trabajo, extralimitándose en su facultad legislativa y sin ser solicitada, ordenó la constitución de un tribunal de arbitraje laboral obligatorio, alegando que el transporte aéreo es un servicio público esencial y, como tal, no se puede realizar una huelga (la convocatoria del tribunal arbitral fue impugnada legalmente por la ACDAC alegando una vulneración de sus derechos fundamentales, acción judicial que aún está pendiente); (xiii) el 3 de octubre de 2017, la Autoridad de Aviación Civil autorizó a la empresa a contratar pilotos extranjeros para cubrir las rutas aéreas canceladas por ejercicio del derecho de huelga; (xiv) el Ministerio Público convocó audiencia para formular cargos contra el presidente del sindicato a raíz de una denuncia presentada por la empresa a principios de ese año por el supuesto alegato de pánico económico; (xv) el 6 de octubre de 2017, la Audiencia Nacional de Bogotá resolvió en primera instancia la ilegalidad de la huelga de la ACDAC, decisión que fue apelada por el sindicato; (xvi) el 31 de octubre de 2017, la Defensoría del Pueblo convocó a la empresa para intentar mediar en el conflicto laboral, propuesta que fue rechazada por la empresa, que indicó que se encontraba a la espera de la decisión del tribunal arbitral; (xvii) el 10 de noviembre de 2017 finalizó la huelga a los 51 días de la decisión de la asamblea general de la ACDAC; (xviii) la empresa procedió a enviar a los pilotos que eran dirigentes sindicales en licencia permanente para evitar que regresaran a la empresa; (xix) el 29 de noviembre de 2017, la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema confirmó en segunda instancia la sentencia de ilegalidad de la huelga porque, a juicio de la Sala, se refería a un servicio público esencial y porque no contaba con las mayorías requeridas para la votación, ambos criterios contrarios a la Constitución Política y al Convenio núm. 87 de la OIT, así como a las recomendaciones de los órganos de control de la OIT; (xx) el 14 de febrero de 2018, la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema de Justicia rechazó las solicitudes de nulidad, aclaración y adición presentadas separadamente por la ACDAC y la CUT; (xxi) a partir del 26 de febrero de 2018, la empresa inició más de 230 procesos disciplinarios contra los pilotos sindicalizados por participar en la huelga; durante dicho proceso, la empresa impidió que los pilotos contaran con la asistencia de abogado o dirigentes sindicales mientras se realizaban simultáneamente las distintas audiencias de despido; (xxii) al 6 de abril de 2018, 112 pilotos habían sido sancionados mediante la suspensión de sus contratos, 116 habían sido despedidos, incluidos cinco dirigentes sindicales nacionales y 23 dirigentes sindicales de subcomités; y (xxiii) los dirigentes sindicales que habían sido despedidos recibieron una carta de la empresa que indica que: "La empresa se reserva el derecho de imponerle consecuencias materiales por la acción ilegal que lideró como miembro de la junta directiva de la ACDAC . "

164. Las organizaciones querellantes señalan, además, que el objetivo principal de una organización sindical es el desarrollo del derecho de negociación colectiva y es por ello que cuando no es posible llegar a un acuerdo, los trabajadores tienen la posibilidad de ejercer su derecho a la negociación colectiva, derecho a la huelga. Denuncian que a los aviadores civiles en Colombia se les niega este derecho con base en la errónea alegación de que prestan un servicio público esencial, lo que demuestra un total desprecio por parte del Gobierno de las consideraciones de "esencial en sentido estricto", según expresó, por el Comité de Libertad Sindical, a través de sus decisiones y los Convenios de la OIT ratificados por Colombia que forman parte del cuerpo del derecho constitucional. Los denunciados manifiestan que los hechos descritos en los párrafos anteriores constituyen una violación de los artículos 2, 3, 6 y 8.

□ **GB.341 / INS / 12/1 63** de Convención No. 87, los artículos 1, 3 y 4 del Convenio núm 98 y de los artículos 3, 4 y 6 de Convenio núm. 154.

165. Los querellantes también relacionan las diversas violaciones a la libertad sindical a las que fue sometida la ACDAC en sus relaciones con la empresa. Se refieren en primer lugar a la creación de un tribunal de arbitraje por parte del Ministerio de Trabajo para resolver el conflicto colectivo, ignorando las normas de la OIT, en particular el artículo 6 del Convenio núm. 154 sobre la participación voluntaria de las partes en la negociación colectiva, y la conciliación y el arbitraje, mecanismos. Afirman al respecto que: (i) el Ministerio de Trabajo convocó al tribunal arbitral con base en la errónea idea de que la acción de huelga la realizaba un servicio público esencial y además estaba teniendo un grave impacto en la economía nacional, desconociendo el hecho que existen en Colombia otras 43 empresas de transporte aéreo de pasajeros, 37 de las cuales son empresas extranjeras, por lo que no es posible que se haya producido una violación a los derechos fundamentales de los ciudadanos porque la empresa objeto de la denuncia es meramente una entre otras compañías de transporte; (iii) el Gobierno no tomó medidas para proteger los derechos de libertad sindical, negociación colectiva y huelga durante el conflicto colectivo porque se dio prioridad a los buenos oficios no para facilitar la negociación colectiva sino para intervenir en el conflicto con el fin de traer procedimientos judiciales.

166. En segundo lugar, los querellantes afirman que la sentencia de ilegalidad de la huelga de la ACDAC, basada en el doble razonamiento de que el transporte aéreo constituye un servicio público esencial y que el carácter ocupacional de la huelga de los pilotos de la empresa debe ser aprobada por la mayoría de los trabajadores de la empresa, es contrario a los principios de la OIT. Afirman al respecto que: (i) el transporte aéreo en Colombia no cumple con los criterios establecidos por el Comité de Libertad Sindical y la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) para definir los servicios públicos esenciales en el estricto sentido; (ii) tanto el Comité de Libertad Sindical como la CEACR han llamado reiteradamente la atención sobre casos específicos en los que el transporte aéreo no constituye un servicio público esencial en sentido estricto; y (iii) el Comité de Libertad Sindical y la CEACR también han enfatizado que el requisito de mayorías excesivas para declarar una huelga podría suponer una limitación sustancial a los medios de acción abiertos a las organizaciones sindicales.

167. En tercer lugar, los querellantes se refieren a la contratación de pilotos extranjeros durante la huelga mediante una intervención de la Autoridad de Aviación Civil. Señalan al respecto que: (i) un requisito fundamental para posibilitar el ejercicio del derecho de

huelga es la prohibición del “*esquirolaje*” [promover, permitir o garantizar la reposición de personal] y por ende la prestación de una garantía por parte de la empresa a las organizaciones sindicales que no contratará a otros trabajadores para reemplazarlos; y (ii) la decisión adoptada mediante resolución No. 03033 de la Autoridad de Aviación Civil que modifica el reglamento para permitir la contratación de pilotos extranjeros, reemplazando así a los trabajadores en huelga, es contraria a las obligaciones del Estado de Colombia en materia de derecho a la libertad de los derechos sindicales y de asociación.

168. En cuarto lugar, los querellantes alegan que las autoridades judiciales que se pronunciaron sobre la legalidad de la huelga desconocieron los derechos de representación de la CUT, negándole tanto en primera como en segunda instancia la capacidad de actuar como parte agregada de la ACDAC, la demandada en el proceso. Señalan al respecto que los tribunales exigieron incorrectamente a la CUT que acreditara una participación sustancial y concreta en el proceso y, en violación de las normas de la OIT, no reconocieron la representatividad, autonomía y legitimidad sindical de la CUT para defender las garantías fundamentales de la libertad de asociación en todos los foros necesarios.

□ GB.341/INS/12/1 64

169. En quinto lugar, los querellantes alegan que durante el paro, el mayor accionista de la empresa se refirió reiteradamente a los huelguistas como “delincuentes y extorsionistas” lo que, ante el grave contexto de violencia en Colombia, genera riesgos para la seguridad personal y vida de los miembros de la ACDAC y resulta en que otros trabajadores se abstengan de ejercer sus derechos por temor a represalias por parte de su empleador. Asimismo, los querellantes señalan que los actos de estigmatización, criminalización y difamación contra el sindicato y sus dirigentes no terminaron con el cese de la huelga sino que aumentaron durante los despidos posteriores a la huelga, entre ellos: el inicio por el Ministerio Público de un proceso penal contra a los dirigentes sindicales por los presuntos delitos de obstrucción al curso de la justicia, promoción de campañas de desprestigio público por presunta apropiación indebida de fondos sindicales, que involucran cargos de corrupción, evasión fiscal y diversos tipos de denigración en medios de amplia difusión.

170. En sexto lugar, los querellantes denuncian que el artículo 450 del Código Sustantivo del Trabajo autoriza la disolución del sindicato y el despido de los trabajadores sindicalizados participantes en la huelga declarada ilegal, aunque esta declaración judicial es contraria a los principios de la OIT. Agregan que esta disposición contradice las reiteradas recomendaciones de la CEACR al respecto.

171. Las organizaciones querellantes también se refieren a una denuncia anterior presentada contra la empresa en 2004 y examinada por el Comité en el caso núm. 2362. Indican que el caso se refiere a despidos antisindicales en el marco de un proceso de reestructuración, recontractación de despidos, trabajadores a través de cooperativas de trabajo, privándolos de la cobertura del convenio colectivo celebrado con el grupo empresarial, amenazas a dirigentes sindicales, incumplimiento del convenio colectivo, celebración de un convenio colectivo y presiones a las personas para que se adhieran al mismo, despidos de dirigentes sindicales e incumplimiento de convenio colectivo. Los querellantes solicitan que los alegatos de ese caso y las conclusiones del Comité al respecto se tomen en cuenta como antecedente del presente conflicto y como prueba de las actividades antisindicales de la empresa y de la responsabilidad del Gobierno en la continua violación de derechos.

172. Las organizaciones querellantes proporcionan además una lista de numerosas acciones administrativas y legales iniciadas por ellas en relación con el presente conflicto, indicando el estado de cada una. Se refieren en particular a su frustrado intento de resolver el conflicto mediante la conciliación ante la Comisión Especial de Tramitación de Controversias remitida a la OIT (CETCOIT). Señalan al respecto que: (i) la solicitud de remisión del conflicto a la CETCOIT fue presentada por las organizaciones sindicales el 12 de octubre de 2017; (ii) el objetivo de dicha iniciativa era superar el uso excesivo de la acción judicial en el conflicto colectivo; y (iii) sin embargo, a fines de 2017, los representantes empleadores de la CETCOIT mantuvieron la posición de que la disputa debería ser escuchada en los procesos judiciales ya en curso y que el caso no debería ser tratado por la CETCOIT, posición apoyada por los representantes del Gobierno que también se negaron a admitir el caso alegando que la empresa no deseaba resolver el conflicto ante ese órgano.

173. Con base en lo anterior, la CUT y la ACDAC solicitan al Comité de Libertad Sindical que formule recomendaciones al Estado de Colombia con miras a: (i) suprimir el artículo 450 del Código Sustantivo del Trabajo, que establece que los empleadores pueden despedir trabajadores que han tomado parte en una huelga, una vez declarada ilegal la huelga, por ser una medida excesiva que desalienta la acción sindical; (ii) revisar el Código Sustantivo del Trabajo para que las características de los servicios públicos esenciales estén alineadas con los criterios establecidos por los órganos de control de la OIT y de tal manera

□ GB.341/INS/12/1 65

que el transporte aéreo no está incluido como un servicio público esencial; (iii) impedir la aplicación de los efectos legales de la sentencia de ilegalidad de la huelga porque la huelga se realizó de conformidad con las normas nacionales contrarias a las normas internacionales del trabajo y las recomendaciones de los órganos de control de la OIT en la materia; (iv) la recontractación por parte de la empresa de los trabajadores que participaron en la huelga, quienes fueron despedidos tras la sentencia de ilegalidad de la huelga, violando las recomendaciones de la OIT, y restituyendo los derechos de los trabajadores sancionados; (v) el Ministerio de Trabajo se abstendrá en lo sucesivo de establecer tribunales arbitrales que no hayan sido solicitados por las partes en el conflicto; (vi) la Autoridad de Aviación Civil y todos los demás organismos nacionales públicos abstenerse en lo sucesivo de realizar cualquier acción dirigida a promover, permitiendo o garantizar la sustitución del personal en huelga miembros (*esquirolaje*); (vii) el Gobierno y las autoridades fiscales o judiciales nacionales dando por concluidos los procesos penales en curso contra los miembros de la ACDAC por motivos relacionados con el ejercicio de la actividad sindical; (viii) impedir la disolución del sindicato por motivos relacionados con la huelga; (ix) prevenir cualquier repercusión material sobre el sindicato y sus afiliados por asuntos relacionados con la huelga; y (x) garantizar el fin de toda acción antisindical.

174. Incomunicación de fecha 17 de abril de 2018, la Asociación Colombiana de Asistentes de Vuelo (ACAV) y el Sindicato de Trabajadores del Transporte Aéreo de Colombia (SINT RATA) manifiestan su deseo de sumarse a la denuncia presentada por la CUT y la ACDAC. Ambas organizaciones manifiestan que sus afiliados, con la complicidad del Estado, también han sido víctimas de la política antisindical de la empresa, y específicamente que: (i) la empresa discrimina a los integrantes de sus organizaciones; (ii) de manera similar a la situación de los pilotos pertenecientes a la ACDAC, la empresa ignora los convenios colectivos firmados e intenta

imponer el convenio colectivo celebrado con los trabajadores no sindicalizados a sus otras categorías de trabajadores; (iii) el Estado no ha tomado acción decisiva para sancionar a la empresa, como caso ejemplar, por su aplicación indiscriminada de convenios colectivos a pesar de la existencia de sindicatos dentro de la empresa; (iv) la falta de implementación de las recomendaciones de los órganos de control de la OIT sobre convenios colectivos ha tenido como resultado el fin de la negociación colectiva con los sindicatos y su sustitución por convenios firmados por una minoría de trabajadores no sindicalizados; (v) el Estado de Colombia no ha brindado garantías judiciales de debido proceso a los pilotos en huelga pertenecientes a la ACDAC; (vi) el Estado de Colombia ha violado el derecho de huelga de los pilotos de la ACDAC en vista de que el transporte en general y el transporte aéreo en particular no constituyen un servicio público esencial. Con base en lo anterior, la ACAV y el SINTRATAC solicitan al Comité que proteja, con carácter de urgencia, los derechos sindicales de los pilotos, auxiliares de vuelo y tripulantes de cabina de la empresa que han sido amenazados por el citado colectivo. pactos.

175. En comunicación de 31 de mayo de 2018, la CUT y la ACDAC brindan información adicional sobre el supuesto carácter antisindical del convenio colectivo suscrito por la empresa con los pilotos no sindicalizados. Señalan que las recomendaciones dirigidas a Colombia por el Comité y la CEACR para evitar la negociación colectiva con trabajadores no sindicalizados en empresas donde existen sindicatos han sido ignoradas por el Gobierno. Alegan que lo anterior queda demostrado por la situación de la empresa en la que el Ministerio de Trabajo no solo no tomó ninguna medida para evitar que la empresa firmara e imponga convenios colectivos que tienen un grave impacto en la libertad sindical y el derecho a la negociación colectiva, pero incluso fomentó tales acuerdos. Señalan que, al actuar de esa manera, el Ministerio de Trabajo no solo ignoró los Convenios núms. 87 y 98, sino también la sentencia núm. T-069 de 2015 relativa al convenio colectivo celebrado con la empresa en 2013 y en el que se

□ GB.341/INS/12/1 66

La Corte no solo ordenó el pago de los beneficios contenidos en el convenio colectivo a los trabajadores sindicalizados, sino que también pidió que se respete la libertad sindical y la negociación colectiva, de conformidad con los Convenios núms. 87 y 98.

176. Los denunciantes señalan específicamente que: (i) la empresa, junto con la Organización de Aviadores Avianca (ODEAA), que es una asociación civil y no una organización empleadora, se coludió para promover convenios colectivos aplicables a los pilotos no sindicalizados que discriminan a los pilotos sindicalizados y que buscan enmendar el convenio colectivo vigente con la ACDAC; (ii) la empresa y la ODEAA firmaron un convenio colectivo en marzo de 2017; (iii) el nuevo acuerdo reproduce abusivamente el contenido del convenio colectivo, al tiempo que cambia una serie de cláusulas (relativas a la tripulación adicional (denominada “*tripadi*”), días libres, pernoctaciones, uso de tripulaciones múltiples, dietas, tiempo de permanencia en los aeropuertos, asignación de vuelos los días 25 de diciembre y 12 de enero, asistencia educativa, fondos de vivienda, licencia sindical, pasajes aéreos para miembros de la junta ejecutiva, asistencia anual otorgada por la empresa a la organización, la nómina de pilotos y copilotos, la clasificación de tripulaciones, enfermedades profesionales, bonificaciones de larga antigüedad, salario mensual, ayudas por no absentismo, bonificaciones de navegación, bonificaciones de vacaciones, expedientes disciplinarios, seguros de vida, ayudas a la maternidad, pases de transporte público, jubilaciones, servicios médicos y pasajes para jubilados, uniformes, viáticos, ayudas para traslados permanentes, compensación variable, cursos de idiomas, retenciones por cuenta de la organización sindical); (iv) a pesar de que la ODEAA es de naturaleza civil, más que sindical, y que, al momento de enviar esta comunicación, solo 30 pilotos habían firmado el convenio colectivo, la empresa y la ODEAA acordaron mentir a los medios de comunicación y a los pilotos, presentando a la ODEAA como representante de la mayoría de los pilotos de la empresa, el desarrollo del nuevo acuerdo como resultado de la negociación colectiva con todos los pilotos de la empresa, y el acuerdo colectivo como un convenio colectivo (v) la empresa insiste en la implementación del nuevo convenio colectivo sobre el convenio colectivo con respecto a las diversas materias mencionadas en el punto (iii) anterior; (vi) anteriormente, en octubre de 2013, la empresa ya había suscrito un convenio colectivo con la ODEAA (denominado plan de prestaciones voluntarias), cuyo contenido discriminaba a los pilotos sindicalizados en varios aspectos; (vii) la empresa intentó obligar a los pilotos sindicalizados, así como a los auxiliares de vuelo y al personal de tierra, a aceptar estos cambios y, al promover el nuevo convenio colectivo, desalentó la afiliación sindical entre los trabajadores y trató de privar a los sindicatos de su derecho a la negociación colectiva; (viii) mediante sentencia No. T-069 de 2015, la Corte Constitucional protegió los derechos de los pilotos y auxiliares de vuelo sindicalizados, ordenando a la empresa: (a) hacerse extensiva a los trabajadores pertenecientes a la ACDAC y beneficiarios del colectivo acordar los beneficios establecidos en el plan de beneficios voluntarios; b) Dar garantía a aquellos trabajadores que hubiesen dimitido de la ACDAC para poder disfrutar de las prestaciones previstas en el plan de prestaciones voluntarias la posibilidad de volver a dicha organización y regirse por el convenio colectivo sin perder las prestaciones contenidas en el plan. plan de beneficios voluntario; y (c) abstenerse de establecer condiciones en los convenios colectivos que discriminen a los trabajadores sindicalizados y de adoptar políticas destinadas a disuadir a los trabajadores de afiliarse o permanecer en el sindicato; y (ix) la empresa no está cumpliendo con la resolución No. T-069 de 2015, como lo demuestra anteriormente el contenido del convenio colectivo depositado en el Ministerio de Trabajo en marzo de 2017.

177. Habiendo manifestado que los hechos descritos anteriormente llevaron a los pilotos sindicalizados a ejercer su derecho de huelga de acuerdo con la doctrina de la OIT, las organizaciones querellantes solicitan al Comité de Libertad Sindical que: (i) requiera al Estado de Colombia que tome las medidas necesarias para asegurar que el acuerdo colectivo alcanzado entre los

□ GB.341/INS/12/1 67

la empresa y la asociación civil ODEAA no afecta los derechos de sindicación y negociación colectiva; (ii) exigir a la empresa que dé por terminado inmediatamente el convenio colectivo celebrado entre la asociación civil ODEAA y un grupo de 30 pilotos y que no firme otros convenios colectivos mientras existan en la empresa organizaciones sindicales como la ACDAC, la ACAV o la SINTRATAC; y (iii) solicitar la no aplicación de los artículos 430 y 450 del Código Sustantivo del Trabajo por ser contrarios a las normas de la OIT y porque permitieron el despido antisindical de muchos pilotos pertenecientes a la ACDAC.

178. En comunicaciones de 29 de mayo, 31 de mayo y 4 de junio de 2018, la CUT y la ACDAC remitieron información adicional. En primer lugar, afirman que hay más de 60 empresas de transporte aéreo de pasajeros en Colombia y más de 20 empresas de ambulancia aérea y, como resultado, más del 70 por ciento de los viajes aéreos nacionales continuaron durante la ruta. Señalan, además, que como consecuencia de las acciones emprendidas por la empresa durante el conflicto colectivo objeto de este caso, el 25 por ciento de los pilotos de la empresa afiliados a la ACDAC han abandonado el sindicato (179 de los 702 miembros que la ACDAC

tenía dentro de la empresa cuando comenzó la huelga). El convenio colectivo celebrado entre la empresa y los pilotos no sindicalizados se está aplicando ahora a esos trabajadores, desalentando así la libertad sindical y la negociación colectiva, siendo el convenio colectivo la opción mucho menos arriesgada en el contexto de la discriminación antisindical.

179. En comunicaciones de 1 y 31 de octubre de 2018, la ACDAC alega que los pilotos pertenecientes al sindicato fueron sometidos a escuchas ilegales por parte de un contratista que trabajaba para la empresa con el fin de conocer de antemano las acciones judiciales en las que se encontraba el sindicato. planea tomar y que los resultados de estas interceptaciones fueron utilizados por la empresa en los procedimientos disciplinarios posteriores a la huelga de pilotos. La organización querellante manifiesta que estas interceptaciones son objeto de una investigación por parte del Ministerio Público y que una persona ha sido detenida por ese motivo. La organización querellante alega además que la empresa está llevando a cabo un bloqueo económico de la ACDAC, impidiendo la deducción de las cuotas sindicales ordinarias y extraordinarias de los afiliados para evitar que el sindicato cumpla sus fines y defendiendo a las víctimas del conflicto colectivo. Por último, la ACDAC manifiesta que estos nuevos hechos demuestran la necesidad de que el Comité sea examinado con urgencia por la presente denuncia.
180. En comunicación de 11 de enero de 2019, la ACDAC manifiesta que la investigación realizada por la Fiscalía Pública sobre las interceptaciones ilegales ha puesto de manifiesto la existencia de una red delictiva organizada en la que participaron tanto los abogados de la empresa como funcionarios del propio Ministerio Público. . La organización querellante señala además que el Gobierno y el Congreso de la República están presentando un proyecto de ley denominado “Estatuto del Consumidor”, cuyo propósito es establecer que el transporte aéreo constituye un servicio público esencial, contradiciendo así las normas de la OIT , ya que así como las recomendaciones relacionadas de los órganos de control de la OIT.
181. Incomunicación con fecha 1 de abril de 2019, la Corte también solicita al Comité que examine el caso con cuidado. Además de los alegatos planteados en comunicaciones anteriores, la organización querellante denuncia: (i) la desprotección del Ministerio de Trabajo y los tribunales ante las irregularidades y arbitrariedades cometidas en los procesos disciplinarios en los que más de 100 sindicalizados los pilotos fueron despedidos y otros 100 fueron sancionados; (ii) el daño irreversible causado a los pilotos despedidos que no pueden ser reemplazados por otras compañías por el tiempo transcurrido en el que no han podido completar las horas de vuelo; (iii) la falta de garantías judiciales para la solución de la controversia, dado que el Tribunal Constitucional está a la cabeza

□ GB.341 / INS / 12/1 68

por un abogado que fue contratado por la empresa y que, a pesar de ello, el abogado participó en el proceso de tutela de derechos para determinar que no serán seleccionados para revisión por la Corte Constitucional; (iv) la solicitud de disolución de la personalidad jurídica de la ACDAC presentada por la empresa mediante expediente judicial expedito y con base en la sentencia de ilegalidad de la huelga realizada por el sindicato. La CUT señala al respecto que la disolución del sindicato, derivada de los errores cometidos por el Estado al calificar incorrectamente la huelga como ilegal, provocaría la desaparición de ocho convenios colectivos en el sector del transporte aéreo y dejaría en la indigencia a más de 1.000 familias. beneficiándose de sus disposiciones. Por último, la CUT indica que ante la gravedad de los atentados a los derechos humanos y laborales, se han interpuesto las acciones necesarias no solo ante la OIT sino también ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

182. En comunicaciones de 15 y 21 de mayo de 2019, la ACAV, el SINTRATAC y la ACDAC también solicitan la intervención urgente del Comité para examinar la presente denuncia ante el riesgo inminente de disolución de la ACDAC a raíz del proceso judicial al que está siendo sometida. La ACAV y el SINTRATAC añaden que los auxiliares de vuelo y las tripulaciones no pueden negociar colectivamente con la empresa a través de sus organizaciones sindicales, ya sea porque la empresa prioriza los intereses del convenio colectivo y que aproximadamente 20 auxiliares de vuelo fueron despedidos después de su sindicato presentó una lista de demandas.
183. En comunicación de fecha 21 de junio de 2019, la AC AV y el SINTRATAC indican que los juzgados penales han condenado recientemente a un funcionario del Ministerio Público, señor Luis Carlos Góngora, por las interceptaciones ilegales a las que fueron sometidos los pilotos sindicalizados pertenecientes a la ACDAC. a durante la huelga. Afirman que el fallo señala que el abogado de la empresa tenía interés en interceptar las conversaciones de los pilotos durante todo el conflicto colectivo y que el fallo demuestra la gravedad del caso y la necesidad de que sea examinado con urgencia por el Comité.
184. En comunicación de 26 de agosto de 2019, la ACDAC manifiesta que las consecuencias de su disolución legal, que alega podría ser inminente, conducirían a: (i) la desaparición de los convenios colectivos de empresas del sector del transporte aéreo y la pérdida de sus beneficios para miles de pilotos activos y jubilados; (ii) la imposibilidad de que el sindicato busque formas de mejorar las condiciones laborales de los pilotos; (iii) la imposibilidad de emprender las acciones legales emprendidas para proteger los derechos sindicales en el sector de la aviación; (iv) la precedencia del convenio colectivo de la empresa como fuente reguladora de todos los pilotos, lo que sentaría un pésimo precedente para las demás ocupaciones de la empresa que también están amenazadas por los convenios colectivos; y (v) impunidad por los delitos cometidos contra los derechos sindicales y de negociación colectiva de los miembros de la ACDAC.
185. En comunicaciones de 7 y 11 de febrero y 2 de marzo de 2020, la organización querellante denuncia que dirigentes sindicales de ACDAC y sus familiares fueron objeto de amenazas de muerte, situación que, según los querellantes, imposibilita la comparecencia de la ACDAC ante CETCOIT y requiere que el caso sea examinado con urgencia por el Comité.
186. En comunicaciones de 14 y 26 de enero de 2021, las organizaciones querellantes se refieren a un convenio suscrito el 27 de octubre de 2020 entre la empresa y la ACDAC. Las organizaciones querellantes señalan al respecto que: (i) les damos la bienvenida al acuerdo, cuyo objetivo, en un contexto económico muy difícil, es asegurar el funcionamiento continuo de la empresa y salvar puestos de trabajo; (ii) el acuerdo, basado en la confianza que existe entre el nuevo Consejero Delegado de la empresa y la ACDAC, fue

□ GB.341 / INS / 12/1 69

B.

posible gracias a la voluntad del sindicato de sacrificar los derechos extralegales adquiridos (reducción de salarios y aplazamiento de determinadas cláusulas del convenio por cuatro años), y la voluntad de la empresa de preservar la mayor posible número de puestos de trabajo. Las organizaciones querellantes afirman, no obstante, que : (i) el convenio suscrito tenía como único y específico objetivo la continuidad del funcionamiento de la empresa y de los puestos de trabajo en ella por los medios antes mencionados; y (ii) la mayoría de las violaciones que dieron origen a la presente queja no se

han resuelto y persisten, en particular las relacionadas con el ejercicio del derecho de huelga, la discriminación que afecta a los aviadores w ho tomó parte en ella, los cargos criminales contra los dirigentes de la ACDAC y el recurso a convenios colectivos con trabajadores no sindicalizados , por lo que el Comité de Libertad Sindical debe examinar el presente caso.

187. La ACDAC adjunta el texto del convenio de 27 de octubre de 2020 celebrado con la empresa y señala específicamente que: (i) el convenio reconoce expresamente que la ACDAC es un sindicato de ocupación; (ii) el desistimiento unilateral por parte de la empresa de sus acciones judiciales demuestra que no existían motivos para perseguirlas; (iii) si bien la empresa se comprometió, por convenio, a abstenerse de cualquier acto contrario a la libertad sindical y a los derechos reconocidos en el convenio colectivo con la ACDAC, esto no impidió que, al mes siguiente, suscribiera un convenio colectivo acordar con sus pilotos no sindicalizados, socavando así el acuerdo original y discriminando en términos operativos a los pilotos de ACDAC; y (iv) finalmente, el convenio establece que la empresa cumplirá con cualquier decisión nacional o internacional relativa a la reincorporación de los pilotos, lo que demuestra la aceptación por parte de la empresa de la revisión del caso por parte de este Comité.

La respuesta del gobierno

188. Por comunicación de 24 de abril de 2019, el Gobierno presenta las observaciones de la empresa, así como su respuesta a los alegatos de los querellantes . La empresa manifiesta en primer lugar que: (i) de acuerdo con sus estatutos, la ACDAC es una organización sindical industrial; (ii) es una organización minoritaria dentro de la empresa (al 15 de septiembre de 2017, 693 de los 8.524 trabajadores de la empresa somos miembros de la ACDAC); (iii) la empresa ha suscrito varios convenios colectivos con la ACDAC y siempre ha respetado los derechos no estatutarios establecidos en dichos instrumentos; (iv) en 2013, la ACDAC presentó un pliego de demandas pero decidió abandonar la mesa de negociación y por lo tanto no fue posible llegar a ningún acuerdo; (v) en un proceso de consulta respaldado por el Ministerio de Trabajo, se elaboró un plan de beneficio voluntario, que la empresa adelantó a todos los pilotos, plan de amplia oferta que imposibilitó la formulación de actos discriminatorios; (vi) el plan de prestaciones voluntarias no es relevante para este caso dado que no está en vigor desde el 1 de mayo de 2017, que ya existe una decisión judicial sobre la situación y que ya ha sido examinado por el Comité de Libertad de Asociación en el Caso No. 2362; (vii) el 17 de diciembre de 2013, la ACDAC presentó un pliego de demandas, sin haber denunciado previamente el convenio colectivo de trabajo; (viii) a pesar de la falta de denuncia sobre el convenio, la empresa inició la etapa de liquidación directa el 21 de marzo de 2014, la cual concluyó el 10 de abril del mismo año sin llegar a un acuerdo; (ix) a solicitud de la ACDAC, el Ministerio de Trabajo convocó a un tribunal arbitral, decisión impugnada por la empresa pero confirmada en sentencia de 30 de abril de 2014; (x) el 5 de octubre de 2015, la ACDAC, sin explicación alguna, retiró la lista de demandas presentadas en diciembre de 2013; (xi) el 8 de agosto de 2017, la ACDAC presentó una nueva lista de demandas sin validar la denuncia sobre el convenio colectivo; (xii) la etapa de liquidación directa se prolongó hasta el 11 de septiembre de 2017 sin llegar a un acuerdo; (xiii) una vez finalizada la etapa de liquidación directa, la

□ GB.341/INS/12/1 70

la empresa se reunió con el sindicato en más de seis ocasiones con la asistencia del Ministerio de Trabajo; (xiv) la organización sindical decidió declarar ilegalmente una huelga dentro de la empresa, a pesar de no haber obtenido las mayorías exigidas por la ley, y realizar la huelga dentro de un servicio público esencial en sentido estricto; (xv) el 3 de octubre de 2017, la Unidad Administrativa Especial de Aviación Civil dictó sentencia de carácter general y con efecto erga omnes para ampliar las oportunidades de contratación de capitanes extranjeros en Colombia (la ACDAC interpuso una acción de protección de derechos contra la sentencia, que primero fue suspendida y luego declarada ilegal, razón por la cual la empresa se abstuvo de contrarrestar capitanes extranjeros en funciones); (xvi) la empresa considera que el señor Jaime Hernández, presidente de la ACDAC, incurrió en conductas que podrían constituir delito de pánico económico, por lo que presentó la denuncia relacionada; (xvii) el 6 de octubre de 2017, la Audiencia Nacional de Bogotá resolvió d en primera instancia que la huelga de la ACDAC fue ilegal por los dos motivos mencionados en el punto (xiv); (xviii) el Ministerio de Trabajo convocó al tribunal arbitral cuando ya se había interpuesto la acción judicial relativa a la calificación de legalidad de la huelga ; (xix) el laudo arbitral fue dictado el 7 de diciembre de 2017, dando lugar a un recurso de nulidad pendiente; (xx) una vez finalizada la huelga, la empresa reintegró a los trabajadores en huelga; (xxi) tras la sentencia de ilegalidad de la huelga y respetando escrupulosamente el debido proceso y por razones objetivas y apremiantes, la empresa decidió con justa causa rescindir los contratos laborales de 83 pilotos; (xxii) la empresa considera que el directorio ejecutivo de la ACDAC incurrió en una conducta que presuntamente equivale al delito de obstrucción al curso de la justicia, por lo que, en consecuencia, interpuso la denuncia para que la autoridad competente pueda realizar la investigación respectiva; y d (xxiii) si bien la empresa informó sobre la posibilidad de un proceso civil para obtener una indemnización por los daños causados, no se han presentado demandas de este tipo contra ninguno de los integrantes de la ACDAC.

189. Asimismo, la empresa comenta la declaración judicial de ilegalidad de la huelga, manifestando que la declaración cumplió con los principios de la OIT y recordando que el poder judicial para determinar la legalidad o ilegalidad de la huelga se establece en una reforma legislativa de 2008, que fue adoptado para dar cumplimiento a las recomendaciones de los órganos de control de la OIT al respecto. La empresa manifiesta que la Corte Suprema determinó en primer lugar que, de acuerdo con los principios democráticos reconocidos por la Constitución Política y por los órganos de control de la OIT, la ACDAC no había obtenido la mayoría requerida por el artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo para poder mantener una huelga. La empresa indica al respecto que: (i) sin perjuicio de la consideración de la ACDAC como un sindicato de industria u ocupación, se deben respetar los principios democráticos sobre el voto de huelga establecidos en el artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo. ; (ii) las acciones de la ACDAC durante la votación de huelga demuestran que reconoce que es un sindicato minoritario porque, según el acta de sus reuniones, llamó a los demás sindicatos de la empresa a aprobar la acción de huelga con la objetivo de obtener una mayoría de votos entre todos los trabajadores de la empresa ; (iii) no obstante ello, finalmente la ACDAC realizó la votación en una sala de reunión exclusiva para miembros, sin que los miembros de los demás sindicatos emitieran el voto, lo que impidió la participación de trabajadores no sindicalizados a pesar de su solicitud de participación, un nd sin aceptar los resultados de la inspección del trabajo para garantizar la validez de los resultados; y (iv) como resultado, solo 279 de los 8.624 trabajadores de la empresa votaron a favor de la huelga.

190. La empresa señala además que la Corte Suprema, en su examen de legalidad de la huelga, también consideró que, en el contexto colombiano, el transporte aéreo constituye un

□ GB.341/INS/12/1 71

servicio público esencial porque: (i) asegura el suministro de bienes y servicios, garantizando así derechos fundamentales como la salud y la educación; (ii) permite el traslado de pacientes e insumos médicos para garantizar el derecho a la vida y la salud de la población; e (iii) incluso posibilita la prestación de servicios de asistencia humanitaria a poblaciones alejadas y desconectadas del territorio nacional y garantiza la conectividad

de regiones marginadas o remotas, que no cuentan con otras alternativas de transporte. La empresa pone como ejemplos la isla de San Andrés y la ciudad de Leticia donde, por las condiciones geográficas, el transporte aéreo es el principal y casi único medio de abastecimiento de alimentos y medicinas, además de asegurar el movimiento de personas. La empresa también se refiere a la declaración del gobernador del departamento de Caldas, citado en la sentencia del Tribunal Supremo, en el que expresa su preocupación por las consecuencias del cese de las actividades de la región “. . . quedando completamente aislado del resto del país ...”. Con respecto a lo anterior, la empresa proporciona las siguientes cifras: debido a la situación económica e infraestructura de Colombia, la empresa proporciona el 48 por ciento del transporte de pasajeros, la provisión del 80 por ciento de los suministros de alimentos al Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y el 50 por ciento de los suministros alimentarios a la ciudad de Leticia, capital del Departamento de Amazonas. Es la única aerolínea autorizada para el transporte de artículos como medicamentos, órganos humanos, sangre, plasma, tratamientos de quimioterapia, restos humanos y artículos quirúrgicos. La empresa es la única aerolínea en Colombia que brinda transporte aéreo a la población de Manizales, Caldas. Los 51 días de huelga afectaron a más de 377.000 pasajeros y se cancelaron 14.547 vuelos.

191. La empresa concluye destacando que la revisión de la actividad de la empresa y su clasificación como servicio público esencial en sentido estricto ha sido objeto de un análisis legal detallado, seguido de una discusión de las pruebas en las que se decidió objetivamente que su La disrupción en Colombia pondría en riesgo la vida, la seguridad personal y la salud de una parte o de la totalidad de la población, teniendo en cuenta el contexto y la infraestructura de transporte del país. La empresa señala además que el fallo de la Corte Suprema se basa en los lineamientos desarrollados por la Corte Constitucional en su interpretación del artículo 56 de la Constitución Política que garantiza el derecho de huelga, salvo los servicios públicos esenciales definidos por el legislador, y que esta jurisprudencia tiene plenamente en cuenta los criterios de los órganos de control de la OIT a este respecto. La empresa agrega que, en ocasiones anteriores, el Tribunal Constitucional había destacado el carácter esencial de la actividad de las empresas de transporte en general (sentencia No. C-450 de 4 de octubre de 1995) y de la empresa objeto de este caso (sentencia No. T-987 de 23 de noviembre de 2012).

192. La empresa también manifiesta que, en sus alegatos, las organizaciones querellantes se refieren incorrectamente a casos previos del Comité de Libertad Sindical cuyos elementos fácticos son muy diferentes a los de este caso, lo que no permite su uso fuera de contexto, particularmente al tomar teniendo en cuenta que: (i) el Comité sostiene claramente que la existencia de una amenaza clara e inminente a la vida, la seguridad personal o la salud de la totalidad o parte de la población depende en gran medida de las circunstancias particulares imperantes en un país; (ii) un servicio no esencial puede volverse esencial si una huelga dura más de cierto tiempo o se extiende más allá de cierto alcance, poniendo así en peligro la vida, la seguridad personal o la salud; y (iii) en este caso, la huelga de la ACDAC se prolongó durante 51 días.

193. Asimismo, la empresa detalla el proceso disciplinario iniciado por la empresa contra los huelguistas, señalando al respecto que: (i) la empresa respeta un proceso previamente establecido con la organización sindical a través del convenio colectivo, el cual es consistente con las disposiciones de la legislación colombiana;

□ **GB.341 / INS / 12/1 72**

(ii) dicho proceso contempla la identificación de los trabajadores que participaron en la huelga, el establecimiento de su nivel de participación y por ende la imposición de sanciones no discrecionales, en línea con el análisis del nivel de participación de cada piloto, incluidas las absoluciones en los casos en que se demuestre su no participación en las actividades de la organización sindical; (iii) de acuerdo con el artículo 450 (2) del Código Sustantivo del Trabajo, el empleador está autorizado a despedir a los trabajadores que hayan participado en una huelga declarada ilegal por los tribunales; (iv) esta disposición ha sido declarada válida por la Corte Suprema de Justicia y se ajusta a la posición del Comité de Libertad Sindical en la materia, que sólo rechaza el despido de trabajadores tras una huelga legal; (v) se ha llevado a cabo un proceso transparente y serio para reintegrar a los trabajadores que participaron en la huelga declarada ilegal, y la mayoría de los pilotos en huelga continúan formando parte de la empresa (de los 702 pilotos que participaron en la huelga 232 fueron sancionados, resultando en 83 despidos y 129 suspensiones); (vi) sólo cuando existía la certeza de que un piloto promovió la huelga, participando activamente en ella, la empresa procedió a rescindir su contrato de trabajo; y (vii) cuando no se pudo establecer que un piloto había promovido el cese de actividades, pero se determinó que había participado en el mismo, es decir mediante participación pasiva, la sanción impuesta fue la suspensión del contrato de trabajo. La empresa destaca además que se encuentran pendientes una serie de acciones administrativas y judiciales relacionadas con este caso y manifiesta que sería conveniente que el Comité esperara la resolución interna del mismo para evitar una doble investigación y disponer de los hechos y hechos. Elementos legales necesarios para analizar el caso.

194. La empresa también presenta sus observaciones sobre los alegatos adicionales presentados por los querellantes en octubre de 2018 y enero de 2019. Con respecto a los alegatos de actuaciones civiles y penales contra dirigentes de ACDAC, la empresa manifiesta que: (i) un reclamo de indemnización puede en ningún caso podrá considerarse como tipificación como delito un hecho y la empresa presentó recientemente una demanda ante el Juzgado Decimosexto Civil del Circuito de Bogotá para el reconocimiento y pago de los graves perjuicios causados con motivo del paro ilegal; (ii) la empresa repudia la calificación del presidente de la ACDAC como “imputado penal” “por ejercer sus funciones estatutarias y legales de defensa y representación de los pilotos”; (iii) efectivamente se ha interpuesto una denuncia penal contra el presidente de la ACDAC a solicitud del Ministerio Público por las declaraciones que realizó en un programa de televisión sobre un accidente con un avión anhelando a la aerolínea boliviana Lamia, ocurrido el día 28. Noviembre de 2016; (iv) en dicha entrevista, el señor Hernández hizo circular información negativa y falsa sobre la empresa; y (v) las declaraciones relativas al accidente de avión de una aerolínea vinculada a la empresa no guardan relación con las “funciones estatutarias y legales de defender y representar a los pilotos”. Respecto de todas las denuncias de la ACDAC relativas a irregularidades en el proceso disciplinario iniciado y despidos ordenados con motivo de la acción de huelga, la empresa manifiesta que el proceso disciplinario se desarrolló con pleno respeto de las garantías del debido proceso. La terminación de los contratos de trabajo con justa causa se produjo como consecuencia de la sentencia judicial en la que se declaró ilegal la huelga realizada por la ACDAC en audiencia especial de conformidad con la Ley N° 1210 de 2008. Además, se llevaron a cabo los procesos disciplinarios para identificar y determinar el nivel de participación de los trabajadores en huelga, así como verificar la ocurrencia de posibles faltas disciplinarias derivadas del cese ilegal de actividades. Con respecto a los alegatos de interceptaciones ilegales, la empresa: (i) niega categóricamente cualquier vinculación con las interceptaciones y manifiesta que nunca ha contratado servicios para tal fin, ni ha solicitado un trámite natural o legal.

□ **GB.341 / INS / 12/1 73**

persona para llevar a cabo dichos servicios; (ii) manifiesta que, a la fecha, la empresa no ha sido notificada de ninguna decisión judicial o investigación penal y que la empresa se presentó como víctima a través de un grupo de accionistas y es reconocida como tal por los tribunales de la República en los

procedimientos; (iii) en abril de 2017, la empresa contrató a la empresa multinacional Berkel y Research Group (en adelante “la empresa de investigación”) para realizar investigaciones globales destinadas a detectar cualquier fraude empresarial contra la empresa; y (iv) como consecuencia de la detención del señor Fernández, representante de la empresa investigadora en Colombia, y hasta que el Ministerio Público realice y concluya la investigación, la empresa suspende sus relaciones con la sucursal de la empresa investigadora en el país.

- 195. La empresa afirma además que: (i) aseguró el envío oportuno de las cuotas sindicales a ACDAC según lo certificado en los registros de gestión, donde se registra un total de 3.684.836.518 pesos colombianos por cuotas sindicales deducidas de los pilotos en 2017, 2018 y los meses de enero a febrero de 2019; (ii) no existen listas negras de pilotos que participaron en la huelga, como lo demuestra el alto porcentaje de pilotos que continúan desempeñando sus funciones en la empresa, y (iii) en cuanto a la presentación de anteproyectos legislativos relacionados con el ejercicio de la acción de huelga en el sector de la aviación, la necesidad de tal legislación ha surgido en vista de una necesidad social.**
- 196. El Gobierno proporciona la siguiente respuesta a los alegatos de las organizaciones querellantes. El Gobierno indica que todos los hechos a los que se refiere el presente cumplimiento antes de la lista de demandas presentada por la ACDAC el 8 de agosto de 2017 forman parte del caso núm. 2362, que está siendo seguido por el Comité de Libertad Sindical y que, de acuerdo con las normas establecidas por el propio Comité, no deberían ser objeto de un examen más detenido en el contexto del presente caso. El Gobierno indica que, en particular, incluye aspectos relacionados con el plan de prestaciones voluntarias ofrecido por la empresa en 2013 (que ya no está vigente) y la ejecución de la sentencia núm. T-069 del Tribunal Constitucional.**
- 197. El Gobierno declara en términos generales que los convenios núms. 87, 98 y 154 de la OIT forman parte de la Constitución nacional y, por lo tanto, constituyen un punto de referencia necesario para la interpretación de los derechos de los trabajadores. Indica que el concepto de negociación colectiva consagrado en el Convenio núm. 154 es más amplio que las listas de demandas y convenios colectivos y que también engloba los mecanismos de arbitraje y huelga, que por lo tanto están protegidos por las garantías reconocidas por la Constitución Política y los Convenios internacionales de el derecho a la negociación colectiva.**
- 198. A continuación, el Gobierno destaca que el artículo 4 del Convenio núm. 98 y el párrafo 1 de la Recomendación sobre los convenios colectivos, 1951 (núm. 91) subrayan la necesidad de que los mecanismos de negociación colectiva sean adecuados a las condiciones nacionales, por lo que establece claramente que corresponde a cada país regular, según las circunstancias de cada Estado, los aspectos relacionados con la negociación colectiva y, entre otros, el derecho de huelga. Asimismo, el Comité de Libertad Sindical siempre ha reconocido que determinar si un servicio público es esencial depende en gran medida de las circunstancias particulares que prevalecen en un país y que este concepto no es absoluto en el sentido de que un servicio no esencial puede volver esencial si una huelga dura más de cierto tiempo o excede un cierto alcance.**
- 199. En cuanto al ejercicio del derecho de huelga en el sector del transporte aéreo, el Gobierno se refiere, en primer lugar, al marco legal del derecho de huelga en Colombia y al artículo 56 de la Constitución Política, que garantiza este derecho salvo en el caso de los servicios públicos esenciales definidos por la ley. Afirma que si bien el derecho de huelga no es un derecho absoluto, solo puede limitarse en el caso de un servicio público de carácter esencial.**

□ **GB.341/INS/12/1 74**

naturaleza; El Tribunal Constitucional ha establecido dos condiciones, una material y otra formal, en virtud de las cuales puede limitarse legítimamente el derecho de huelga: (i) en primer lugar, desde el punto de vista material, que se trate de un servicio público que por su naturaleza puede ser considerada como un servicio público esencial, y (ii) en segundo lugar, desde un punto de vista formal, el legislador no solo ha estipulado expresamente que la actividad en cuestión es un servicio público esencial, sino que además ha restringido expresamente el derecho de huelga respecto de dicha actividad, con base en el criterio material de servicio público esencial en la medida en que afecte al núcleo básico de los derechos fundamentales.

- 200. El Gobierno se refiere a la sentencia núm. C-450 de 1995 de la Corte Constitucional en la que la Corte, refiriéndose al carácter no absoluto del derecho de huelga, especifica que como trípode no puede afectar los derechos y libertades fundamentales de las personas ajenas al conflicto, ya que es entre trabajadores y empleadores, y el uso de la huelga en los servicios públicos no puede amenazar ni menoscabar los derechos de la comunidad y del propio Estado. También establece que el equilibrio de intereses y derechos en conflicto debe pesar a favor de los derechos fundamentales, es decir, los derechos de los usuarios de esos servicios.**
- 201. El Gobierno agrega que la declaración oficial de legalidad o ilegalidad de una huelga corresponde al Poder Judicial, de conformidad con la ley núm. 1210 de 2008, que fue adoptada con el fin de dar cumplimiento a los pronunciamientos de los órganos de control de la OIT y fue acogida con beneplácito satisfacción por parte de la CEACR. El Gobierno indica que tanto la Sala Laboral de la Audiencia Nacional de la Circunscripción Judicial de Bogotá, en su sentencia de 6 de octubre de 2017, como la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema de Justicia, en su sentencia de 7 de octubre de 2017, declararon, en total conformidad con la legislación colombiana y con las normas de la OIT, la huelga llevada a cabo por la ACDAC es ilegal por considerar que el transporte aéreo constituye un servicio público esencial y que la ACDAC no consultó a la mayoría de los trabajadores de la empresa para tomar esta decisión. El Gobierno añade que, ante una acción de amparo de derechos interpuesta por la ACDAC contra las dos sentencias citadas, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo resolvió, mediante sentencia de 18 de julio de 2018, sostener la ilegalidad de la huelga efectuada a cabo por el ACDAC.**
- 202. En cuanto al carácter de servicio público esencial del transporte aéreo, el Gobierno indica que la ley colombiana define clara y explícitamente el transporte aéreo público como un servicio público esencial, según lo establecido en los artículos 5 y 68 de la ley núm. 336 de 1996 y el artículo 430 (b) del Código Sustantivo del Trabajo. Al respecto, el Gobierno declara que: (i) el transporte aéreo une a personas, países y culturas, brinda acceso a los mercados globales y genera comercio y turismo, y forja lazos entre naciones desarrolladas y en desarrollo; (ii) las redes de transporte aéreo facilitan el envío de ayuda humanitaria y de emergencia a cualquier parte del mundo, y también aseguran la entrega rápida de suministros médicos y órganos para trasplantes humanos; (iii) el transporte aéreo en Colombia es a menudo el único medio de transporte hacia y desde áreas remotas, lo que hace que sea más posible satisfacer muchas necesidades e incluso ser un actor importante para la inclusión social, conectando a las personas que viven allí con el resto de su país; (iv) esta actividad es fundamental porque está estrechamente vinculada al ejercicio del derecho a la vida y el derecho al trabajo, consagrados como fundamentales en la Constitución Política; (v) deben tenerse en cuenta las posibles consecuencias de una huelga de los pilotos de una empresa de transporte aéreo para los usuarios; Las cifras relativas a cancelaciones**

de vuelos, pasajeros afectados, impacto en eventos programados como cirugías, conferencias, seminarios, foros, negocios en diferentes sectores, muestran claramente que tales huelgas tienen un impacto directo en la vida y actividad económica de las personas y pueden incluso ser perjudicial para la salud, la vida y las oportunidades laborales de los pasajeros; (vi) la falta de un operador de transporte aéreo en la prestación de un servicio público por más de 50 días genera alarma, tiene un impacto altamente negativo, afecta la vida, la salud, el bienestar y las oportunidades de todos aquellos que ya han comprado sus pasajes aéreos, así como aquellos que planean

□ GB.341 / INS / 12/1 75

viajar, ya sea por placer, para visitar a la familia, para una cirugía, para una cita médica o con la esperanza de trabajar; y (vii) el país no cuenta con otro medio de transporte que brinde la misma o similar eficiencia que el transporte aéreo, no cuenta con flotas fluviales ni transporte ferroviario de baja o alta capacidad; El transporte aéreo es el único medio de transporte entre zonas remotas sin exposición a riesgos. El Gobierno indica que, en base a lo anterior, el Tribunal Supremo consideró en la citada sentencia de 29 de noviembre de 2017 que: “En entornos sociales como el nuestro, el transporte aéreo asegura el suministro de bienes y servicios mediante los cuales se garantizan derechos fundamentales como la salud, y la educación están garantizados ”y que, en la misma sentencia, el juez Ernesto Carvajalino Contreras consideró“ que la empresa (...) presta un servicio público esencial y por lo tanto sus trabajadores tienen prohibido hacer huelga (...) ”. Por lo tanto, de acuerdo con la Constitución, el cese de actividades debe ser declarado ilegal de manera inquebrantable en base a lo establecido en los artículos 430 y 450 (a) del Código Sustantivo del Trabajo y los artículos 5 y 68 de la Ley No. 336 de 1998. y la línea jurisprudencial seguida por los altos Tribunales a lo largo de este fallo.

203. En cuanto al apoyo minoritario a la huelga en la empresa, el Gobierno señala que, conforme al artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo, “[l]a huelga o solicitud de arbitraje se atenderá dentro de los diez (10) días hábiles (... .) mediante “ votación secreta, individual e indelegable, que requiere la mayoría absoluta de (...) miembros del sindicato o sindicatos que en conjunto representen a más de la mitad de esos trabajadores”. El Gobierno indica que, como se enfatizó en la decisión de primera instancia del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Judicial de Bogotá, la votación se realizó únicamente entre la asamblea general y no contó con la mayoría absoluta de votos de la totalidad de la nómina de la empresa, teniendo en cuenta que solo 279 de sus 8.642 trabajadores votaron a favor de la huelga.

204. El Gobierno se refiere a la decisión del Ministerio de Trabajo de convocar, durante el curso de la huelga, un tribunal de arbitraje. El Gobierno señala que esta decisión fue íntegramente legal y constitucional ya que, como se indicó anteriormente, diversas disposiciones legales establecen claramente que el transporte aéreo constituye un servicio público esencial y que, en virtud del artículo 452 del Código Sustantivo del Trabajo, que fue declarado constitucional por la Ley Constitucional. Tribunal, los conflictos colectivos que afecten a servicios públicos esenciales que no se resuelvan mediante arreglo directo serán sometidos a arbitraje obligatorio. El Gobierno agrega que la convocatoria de un tribunal de arbitraje obligatorio por parte del Ministerio de Trabajo no implica la legalidad o ilegalidad de una huelga que se produzca en un servicio público esencial, ya que la decisión sobre si una huelga es legal o ilegal es competencia de las autoridades judiciales, según lo establecido en el artículo 2 de la ley núm. 1210 de 2008. Respecto al proceso judicial iniciado por la ACDAC contra la convocatoria del tribunal arbitral, el Gobierno indica que los Juzgados Administrativos tanto de Cundinamarca como de Antioquia desestimaron las demandas. de *amparo*, por considerar que la decisión administrativa fue conforme a la ley aplicable en caso de conflictos colectivos que afecten la prestación de un servicio público esencial.

205. En relación con la Ordenanza de la Aviación Civil que, según las organizaciones denunciadas, hubiera permitido la contratación de pilotos extranjeros para cubrir las rutas aéreas canceladas con motivo de la huelga, el Gobierno manifiesta que la sentencia en cuestión era de carácter general y estaba destinada a afectar a todas las compañías aéreas, no sólo a las compañías aéreas. empresa objeto de la presente denuncia, por lo que el objeto no fue “*esquirolaje*”. El Gobierno agrega que por lo anterior, la acción de amparo de derechos interpuesta por la ACDAC resultó exitosa y, como consecuencia, la referida sentencia no se cumplió y, por lo tanto, la empresa no contrató pilotos extranjeros.

□ GB.341 / INS / 12/1 76

206. Respecto al trámite disciplinario posterior al paro, el Gobierno manifiesta que: (i) una vez que la Corte Suprema dictó sentencia de 29 de noviembre de 2017 en la que confirmaba la ilegalidad de la huelga, el Ministerio de Trabajo se dirigió inmediatamente a la empresa para recordarle la necesidad de aplicar el artículo 1 del Decreto núm. 2164 de 1959 e indicar que el Ministerio de Trabajo dará seguimiento a situaciones que requieran ser resueltas por vía administrativa; (ii) tras la solicitud realizada por la ACDAC a través de la Defensoría del Pueblo para dar seguimiento al proceso de reincorporación de pilotos luego de declarada ilegal la huelga, el Ministerio de Trabajo asignó un inspector de trabajo que realizó las gestiones los días 17 y 18 de enero y 21 y 22 de marzo de 2018; (iii) una vez que la empresa inició el expediente disciplinario, la Dirección Territorial de Bogotá asignó un inspector del trabajo quien, el 1 de marzo de 2018, constató qué medidas se estaban tomando con respecto a los trabajadores; y (iv) sin perjuicio de lo anterior, no corresponde al Ministerio de Trabajo intervenir en un proceso disciplinario relacionado con la ilegalidad de la huelga, ya que la jurisprudencia lo califica como un trámite previo a realizar por el empleador sin injerencia o intervención de ninguna autoridad administrativa o judicial.

207. En cuanto al despido de un gran número de pilotos tras un proceso disciplinario, el Gobierno se refiere a declaraciones realizadas por la empresa. El Gobierno también se refiere a la sentencia del Tribunal Supremo de 29 de noviembre de 2017, en la que el Tribunal declara que, en virtud del artículo 450 del Código Sustantivo del Trabajo, “[si] un paro laboral ha sido declarado ilegal, el empleador tendrá libertad para despedir por tal razón, quien haya estado involucrado o participado en dicho paro y, en cuanto a los trabajadores que gocen de protección en virtud del fuero [sindical], dicho despido no requerirá autorización judicial alguna ”. El Gobierno también se refiere a la sentencia núm. C-450/99 de la Corte Constitucional, en la cual la Corte señala que: “La huelga ilegal no es solo un acto grave que atenta contra los intereses de la empresa y de la sociedad en general, también constituye una violación manifiesta de los deberes y obligaciones de los trabajadores, de tipo que pudiera resultar en la terminación del contrato con justa causa ”. Por último, el Gobierno indica que los trabajadores que hayan sido despedidos sin haber participado activamente en la huelga pueden hacer valer sus derechos ante los tribunales, aunque la investigación no tiene conocimiento ni constancia de tales casos.

208. En relación con las diversas denuncias penales presentadas por la empresa contra dirigentes de la ACDAC y comunicadas por las organizaciones querellantes, el Gobierno se remite a la respuesta de la empresa y señala que las denuncias no se refieren a actividades sindicales sino a conductas presuntamente constitutivas de delitos ajenos a la ejercicio legítimo de la libertad sindical, y que corresponde a los órganos competentes decidir al respecto. En cuanto al proceso penal iniciado contra el presidente de la ACDAC por declaraciones en un canal de televisión, el Gobierno manifiesta que el grupo empresarial puso los hechos en conocimiento del Ministerio Público y que se programa una audiencia preliminar para el 21 de noviembre. Mayo de 2019. El Gobierno agrega que los hechos no guardan relación alguna con el ejercicio de la libertad sindical y que el imputado es la persona natural y no la organización sindical, por lo que el Comité no se considera competente al respecto.
209. En cuanto al bloqueo económico que la empresa presuntamente está imponiendo a los dirigentes de la ACDAC, el Gobierno confirma que la empresa está pagando puntualmente las cuotas a la organización sindical, en apoyo de lo cual entrega certificación de las cuotas sindicales deducidas a los pilotos afiliados durante 2017, 2018 y hasta enero de 2019.
210. Con respecto a las presuntas interceptaciones ilegales de pilotos que participaron en la huelga, el Gobierno, tras referirse a las declaraciones de la ACDAC y la empresa,

□ GB.341 / INS / 12/1 77

indica que la investigación se encuentra en curso pero que hasta la fecha no ha sido notificado de ninguna decisión judicial en el proceso. Agrega que serán los tribunales penales de Colombia los que estén llamados a determinar la responsabilidad y sancionar la sanción por esta conducta, si las pruebas lo permiten.

211. En comunicaciones de 3 de septiembre de 2019, 21 de febrero, 3 y 31 de marzo de 2020, el Gobierno proporciona más respuestas y envía nuevas observaciones de la empresa. Además de reiterar la información y aseveraciones aportadas en su comunicación inicial, la empresa indica que: (i) garantizó el ejercicio del derecho de huelga de la ACDAC al no interferir de ninguna manera durante el paro laboral, asumiendo en principio que la huelga fue legal y se basó en la herramienta prevista en la legislación nacional para calificar una huelga; (ii) el proceso disciplinario posterior a la declaratoria de ilegalidad de la huelga e instituido por la empresa cumplió con todas las garantías establecidas en la ley y en los convenios suscritos, indicando al respecto que, como resultado de la Ley N° 1210 de 2008, se ya no es necesario acudir al Ministerio de Trabajo para determinar en qué medida participaron en la huelga los trabajadores sujetos a proceso disciplinario; (iii) varios trabajadores involucrados en los hechos del presente caso interpusieron una acción de amparo de derechos, lo que atenta contra la alegada desprotección de sus derechos fundamentales; (iv) respecto de las referidas acciones de protección de derechos, la empresa se presentó, cumplió con los requisitos procesales impuestos y cumplió con las órdenes dictadas por los jueces; (v) el hecho de que los pilotos que fueron despedidos después de su participación en la huelga no estaban inmediatamente en condiciones de volar por otra empresa no se pueden atribuir a la empresa, sino más bien, por una parte, a la necesidad de cumplir con el Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC), que exige que un piloto que haya estado fuera de operación por más de 90 días deba someterse a un período de readiestramiento y, por otro lado, al desafío técnico que se plantea, luego de finalizado el paro, por el regreso simultáneo de 581 pilotos combinado con una escasez de simuladores de vuelo; (vi) el alegato de la CUT de que el Tribunal Constitucional no fue lo suficientemente imparcial para pronunciarse sobre las controversias relativas a la empresa, es completamente infundado, y debe subrayarse que los procedimientos seguidos por el Tribunal cumplen con todos los criterios del debido proceso; (vii) de conformidad con el artículo 450 (3) del Código Sustantivo del Trabajo y dado que un fallo judicial declaró ilícito el paro laboral realizado por la ACDAC, la organización sindical puede ser disuelta y liquidada y la empresa tiene derecho a solicitar una decisión judicial al respecto; (viii) la disolución no es automática sino que requiere una decisión judicial basada en procedimientos que respeten todas las garantías del debido proceso; (ix) es inexacto afirmar que la ACDAC corre un riesgo inminente de disolución, ya que, en promedio, los procedimientos de este tipo tienen una duración promedio de 17.3 meses y además están sujetos al principio constitucional del derecho de apelación, con apelaciones en promedio 185 días por resolver; (x) según el artículo 474 del Código Sustantivo del Trabajo, la disolución de un sindicato signatario de un convenio colectivo no implica la terminación del convenio colectivo que suscribió; y (xi) el reclamo por daños económicos presentado por la empresa contra el sindicato, respecto del cual aún no se ha tomado una decisión, obedece a la necesidad de la empresa de salvaguardar su capital y preservar su patrimonio.
212. Con respecto a la investigación en curso sobre las interceptaciones ilegales a las que fueron sometidos los dirigentes sindicales de la ACDAC, la empresa manifiesta que el 4 de julio de 2019, el Ministerio Público encargado del expediente solicitó la evaluación de medidas de protección para un ejecutivo de la empresa, y en octubre de 2019 inició un procedimiento de medidas cautelares de protección ante el Comisión Interamericana de Derechos Humanos. La empresa agrega que fue inscrita, ante la ACDAC, por el Ministerio Público el 18 de noviembre de 2019 como víctima de las referidas interceptaciones. Después

□ GB.341 / INS / 12/1 78

Reiterando que siempre ha respetado la libertad sindical, como lo demuestra la existencia de nueve asociaciones de trabajadores en la empresa, la empresa enfatiza que desde el nombramiento de su nuevo Director General en julio de 2019, ha redoblado sus esfuerzos para llegar a un acuerdo para poner fin al conflicto laboral con la ACDAC y ha mantenido diversas reuniones de trabajo al respecto. Por último, la empresa expresa su solidaridad y apoyo a los líderes de la ACDAC en el contexto de las amenazas recibidas y ofrece su cooperación al respecto.

213. A su vez, además de reiterar las informaciones y aseveraciones aportadas en su comunicación de abril de 2019, el Gobierno manifiesta que: (i) con respecto a los hechos del presente caso, el Estado no ha realizado masacre laboral alguna, y la El Ministerio de Trabajo celebró numerosas reuniones con el fin de acercar a las partes; (ii) el proceso de solicitud de disolución judicial del sindicato establecido por el Código Sustantivo del Trabajo cumple con todas las garantías del debido proceso, y es incorrecto afirmar que la ACDAC se encuentra en una situación de indefensión o en riesgo inminente de disolución, ya que demostrado por el tiempo transcurrido desde que se realizó el reclamo; y (iii) según el artículo 474 del Código Sustantivo del Trabajo, si se disuelve el sindicato signatario de un convenio colectivo, el convenio no permanece en vigor, pero su contenido pasa a formar parte de los contratos de trabajo de quienes estaban amparados por mientras continúan trabajando en la misma empresa.
214. En cuanto a la sentencia judicial que declaró ilegal la huelga de la ACDAC, el Gobierno reitera que la Corte Suprema en su correspondiente sentencia: (i) revoca que la Corte Constitucional (sentencia No. C-450 de 1995) consideró constitucional, con fuerza

de cosa juzgada constitucional, el artículo 450 (1) (b) del Código Sustantivo del Trabajo según el cual los servicios de transporte aéreo son esenciales; (ii) enfatizó que los sindicatos minoritarios no tienen el derecho exclusivo de huelga, ya que la autonomía sindical debe mantenerse en perspectiva para proteger y garantizar los derechos de los trabajadores no sindicalizados, a quienes la ley autoriza a participar en la toma de decisiones. esta decisión ; y (iii) como sindicato sectorial y minoritario, la organización sindical ACDAC debería, para declarar la huelga, haber obtenido el voto a favor de la mayoría de los trabajadores de la empresa y no únicamente de sus afiliados.

215. En cuanto a las alegaciones de interceptaciones ilegales a las que fueron sometidos dirigentes de ACDAC y la sentencia judicial que se dictó, denunciada por ACAV y SINTRATAC, tras reiterar que corresponde a las autoridades judiciales determinar la inocencia o no de los imputados. , el Gobierno indica que: (i) la empresa informó que no había sido notificada de ninguna decisión en su contra y que estaría atendiendo la decisión de la autoridad al respecto; y (ii) se tiene conocimiento de que el señor Luis Carlo s Gómez Góngora fue condenado a ocho años de prisión por fraude procesal, violación ilegal de comunicaciones y falsificación de documentos públicos.
216. Respecto de las presuntas amenazas de muerte a las que fueron sometidos dirigentes de la ACDAC, el Gobierno indica que: (i) sólo tuvo conocimiento de ellas cuando la OIT remitió las correspondientes comunicaciones de la ACDAC y la CUT de 11 de febrero de 2020; (ii) el Ministerio de Trabajo notificó de inmediato a la Unidad Nacional de Protección (UNP), la cual, hasta ese momento, no tenía conocimiento de las amenazas mencionadas; y (iii) se solicitó al presidente de la ACDAC que presentara la información a su disposición a la UNP con el fin de brindarle una protección adecuada e inmediata.
217. A raíz de la mención contenida en su comunicación de 13 de junio de 2019 de que el caso sería tratado en el marco del CETCOIT, el Gobierno destaca los esfuerzos realizados para llegar a una solución consensuada del conflicto a través de la mediación de dicho organismo. El Gobierno indica al respecto que: (i) la reunión prevista para

□ GB.341 / INS / 12/1 79

10 de septiembre de 2019 no pudo celebrarse por no concurrencia de la ACDAC y la CUT; (ii) si bien, a solicitud de la ACDAC, se contactó con un facilitador internacional, entre octubre de 2019 y febrero de 2020 se esperaba que dicha organización indicara si estaba dispuesta o no a participar en el proceso de facilitación; (iii) es lamentable que la ACDAC, que ha reconocido la importancia del CETCOIT en materia de diálogo social, haya cuestionado la imparcialidad de su facilitador nacional; y (iv) en vista de lo anterior, el Gobierno reitera su deseo constante de acercar a las partes en conflicto.

218. Incomunicación de 12 de septiembre de 2020, el Gobierno actualiza la información proporcionada anteriormente y también presenta nuevas observaciones por parte de la empresa. Además de reiterar la información y aseveraciones contenidas en sus comunicaciones anteriores, la empresa manifiesta que: (i) las acciones judiciales entabladas contra la ACDAC (acción de disolución de la organización sindical y reclamación por daños y perjuicios económicos como consecuencia de los efectos de la huelga) no logró avances significativos; (ii) mantiene conversaciones continuas con sus 11 asociaciones de trabajadores y, desde 2019, se han iniciado gestiones con la ACDAC con el objetivo de restablecer la confianza entre las partes, esfuerzos que se han intensificado en la búsqueda de soluciones al impacto. del COVID-19 pand emic; (iii) en este contexto, está dispuesta a retirar las acciones judiciales mencionadas, siempre que exista voluntad común de ambas partes para encontrar soluciones sustantivas a sus diferencias naturales; (iv) se mantiene dispuesta a recurrir al CETCOIT o cualquier otro mecanismo de mediación nacional o internacional. La empresa agrega que, en el contexto del impacto de la pandemia COVID-19: (i) la aviación civil está sufriendo la peor crisis de su historia y la suspensión temporal de las operaciones nacionales e internacionales de pasajeros de la empresa por más de cinco años. meses ha tenido efectos devastadores en sus finanzas, comprometiendo seriamente su viabilidad y sostenibilidad; (ii) como resultado de lo anterior, desde el 10 de mayo de 2020, se inició un proceso de reorganización societaria de manera voluntaria bajo el Código de Quiebras de los Estados Unidos con el objetivo principal de asegurar la supervivencia de la empresa como fuente de empleo en América Latina y en Colombia; y (iii) ante esta situación de fuerza mayor que enfrenta el sector , la empresa ha centrado sus esfuerzos en entablar discusiones y buscar soluciones de compromiso estables y sostenibles con todos los actores, incluidos los trabajadores y sus sindicatos representativos.
219. A su vez, además de reiterar la información y aseveraciones aportadas en sus comunicaciones anteriores, en particular respecto de la existencia de un marco constitucional y legal para la huelga - precisado por la propia Corte Constitucional (sentencia No. C-858-08) - de acuerdo con las normas y principios de la OIT , el Gobierno: (i) declara que la total independencia del poder judicial colombiano en materia de huelga ha quedado demostrada nuevamente por las distintas sentencias de protección dictadas por los tribunales en relación con las solicitudes de reposición presentados por trabajadores despedidos como consecuencia de la huelga de que se trata en el presente caso, mientras que en algunos casos la justicia falló a favor de la empresa y del Ministerio de Trabajo (sentencia No. T-509 de 2019) y, en otros, en favor de los trabajadores (sentencia No. SU-598 de 2019); (ii) subraya la voluntad de la empresa de desistir de las acciones judiciales ejercidas contra la ACDAC si llega a dicho acuerdo en el marco de los talleres con la ACDAC; (iii) indica que el Ministerio de Trabajo ha hecho todo lo posible para facilitar la remisión del caso a la CETCOIT, que es un foro idóneo de diálogo social para resolver este tipo de controversias; (iv) lamenta que, a pesar de las garantías brindadas para atender las inquietudes manifestadas por la ACDAC, esta última se haya negado a participar en este foro de consulta; (v) manifiesta que, en cuanto tuvieron conocimiento de las presuntas amenazas contra los dirigentes de la ACDAC, el Ministerio de Trabajo y la UNP tomaron todas las medidas de protección necesarias; y

□ GB.341 / INS / 12/1 80

C.

(vi) indica que, como consecuencia de la situación generada por la pandemia COVID-19, la empresa, que presta un servicio público esencial porque concentra alrededor del 50 por ciento del tráfico aéreo del país, atraviesa una grave situación. crisis financiera, que llevó al Gobierno a otorgarle un préstamo, tanto para mantener el transporte aéreo en el país como para preservar los 500.000 puestos de trabajo generados directa o indirectamente por las actividades de la empresa.

220. Incomunicación recibida el 23 de diciembre de 2020, el Gobierno indica que luego de numerosos esfuerzos para resolver su disputa y como resultado de su perseverancia y fe en el diálogo social, la empresa y la ACDAC lograron, a pesar del contexto de graves dificultades económicas en el sector de la aviación, firmar, el 27 de octubre de 2020, un nuevo convenio por un plazo de cuatro años. El Gobierno alega que, con este logro, se eliminan los motivos de la presente queja ya que, en particular: (i) si bien existía una sólida base jurídica para esta última, la empresa se ha comprometido a desistir de sus acciones judiciales para obtener la cancelación del registro de la ACDAC, por un lado, y, por otro, la solicitud de indemnización por daños y perjuicios del sindicato a raíz de la huelga de 2017; y (ii) la comunicación constante entre la empresa y el sindicato demuestra el respeto entre las partes y el respeto a los derechos sindicales en la empresa. El Gobierno considera que, a la luz de lo anterior, ya no existen motivos para que el Comité examine el presente caso.
221. El Gobierno también adjunta una comunicación que le dirigió la empresa en respuesta a una solicitud del Ministerio de Trabajo, en la que la empresa indica que: (i) en el contexto de las graves dificultades que atraviesa la industria aeronáutica mundial que están poniendo en peligro la viabilidad de su negocio, la empresa inició conversaciones con sus propias organizaciones de trabajadores, incluida la ACDAC, con el objetivo de encontrar soluciones de compromiso a largo plazo para garantizar la estabilidad y supervivencia de la empresa; (ii) después de más de una década de disturbios laborales abiertos, el 27 de octubre de 2020 la empresa y la ACDAC firmaron un acuerdo de ajuste de beneficios extralegales por un plazo de cuatro años, destinado a proteger a la empresa como fuente de empleo para miles de personas. de la gente; y (iii) el 28 de octubre de 2020, a pesar de que las acciones judiciales que interpuso se basaron en reclamos legales y razonables, como declaración de buena fe y con el objetivo de sacar las relaciones laborales de los tribunales, la empresa retiró su solicitud de se retira la personalidad jurídica de la ACDAC y se encuentra en proceso de desistir de la demanda de daños y perjuicios que interpuso contra el sindicato.
222. En nueva comunicación de 17 de febrero de 2021, el Gobierno remite el documento del Poder Judicial que establece el cierre definitivo, tras la retirada por parte de la empresa, de la acción judicial de anulación de la personalidad jurídica de la ACDAC. El Gobierno indica que el concepto legal de desistimiento significa la finalización del proceso judicial y tiene los mismos efectos que una sentencia. El Gobierno declara que la retirada demuestra la clara voluntad de las partes de encontrar una solución de compromiso y de conciliación.

Conclusiones del Comité

223. El Comité señala que este caso se refiere a una disputa colectiva frente a la renovación de un acuerdo colectivo entre una empresa de transporte aéreo y la unión comercial de pilotos, la ACDAC. Este conflicto culminó con la huelga realizada entre el 20 de septiembre y el 10 de noviembre de 2017, declarada ilegal por la Audiencia Nacional de Bogotá el 6 de octubre de 2017, decisión que fue confirmada por la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema el 29 de noviembre de 2017.

□ GB.341/INS/12/1 81

224. La Comisión advierte que las principales alegaciones de los denunciantes y los diferentes sindicatos nacionales e internacionales asociados a la denuncia son que: (i) la empresa, con la complicidad del Ministerio de Trabajo, restringió la libertad de asociación de los pilotos y el derecho a la negociación colectiva mediante la celebración y promoción de convenios colectivos (pactos colectivos), con pilotos no sindicalizados, cuyo contenido discrimina a los trabajadores sindicalizados; (ii) utilizar como base una legislación contraria a los Convenios núms. 87 y 98 de la OIT, tanto del Ministerio de Trabajo - mediante la convocatoria de un tribunal de arbitraje obligatorio durante la huelga - como de las autoridades judiciales del país - al emitir sentencias declarando ilegal la huelga - denegado injustamente el derecho de huelga de los pilotos; (iii) durante el proceso judicial relacionado con el conflicto colectivo, a la CUT se le negó el derecho a defender los intereses de sus miembros y organizaciones afiliadas; (iv) los pilotos en huelga fueron reemplazados por pilotos extranjeros; (v) con base en el dictamen de ilegalidad de la huelga, muchos pilotos fueron presuntamente despedidos sin justificación ni respeto al debido proceso; (vi) nuevamente por considerar que el fallo de la huelga fue ilegal, la ACDAC habría sido sometida a un proceso judicial expedito para su disolución; (vii) los dirigentes sindicales de ACDAC fueron sometidos a una serie de procesos civiles y penales por llevar a cabo sus actividades sindicales legítimas; (viii) la empresa había dejado de transferir a la ACDAC las cuotas sindicales de sus afiliados; (ix) el sindicato fue objeto de interceptaciones ilegales durante la huelga por parte de personas vinculadas a la empresa y funcionarios públicos; y (x) a principios de 2020, líderes sindicales de ACDAC y miembros de sus familias fueron objeto de amenazas de muerte.
225. El Comité toma nota, además, de que tanto la empresa como el Gobierno niegan cualquier violación de la libertad sindical y de negociación colectiva, sosteniendo que la empresa, por un lado, y las autoridades públicas, por otro, han actuado de acuerdo con las Orden constitucional colombiano que, a su vez, se fundamenta en los estándares y principios de la OIT, y que es la organización sindical ACDAC la que se ha desviado del referido orden constitucional al realizar una huelga ilegal.
226. Antes de examinar los alegatos anteriores, y las correspondientes respuestas del Gobierno y de la empresa, el Comité observa que de las distintas informaciones aportadas por las partes se desprende que los hechos que dieron lugar al conflicto colectivo objeto del presente caso dieron lugar a las siguientes etapas: (i) a partir de 2013 se intentó renovar el convenio colectivo entre la empresa y la ACDAC; (ii) en octubre de 2013, la empresa adoptó un plan de beneficios voluntario; (iii) el plan de prestaciones voluntarias en cuestión dio lugar a la sentencia del Tribunal Constitucional No. T-069 de 18 de febrero de 2015, que equipara el plan de prestaciones voluntarias a un convenio colectivo y solicita a la empresa no recurrir a convenios colectivos para restringir la libertad de asociación y negociación colectiva (el plan de prestaciones voluntarias expiró en 2017); (iv) en ausencia de un acuerdo sobre la renovación del convenio colectivo y, a solicitud de la ACDAC, el Ministerio de Laboratorio nombró un tribunal de arbitraje en 2015; (v) el 5 de octubre de 2015, alegando falta de imparcialidad por parte del tribunal, la ACDAC retiró su lista de demandas de 2013 que sirvieron de base para la designación del tribunal arbitral; (vi) en marzo de 2017, la empresa y la asociación civil ODEAA celebraron un convenio colectivo, aplicable según la legislación colombiana a los trabajadores no sindicalizados de la empresa; (vii) el 8 de agosto de 2017, la ACDAC presentó una nueva lista de demandas para la renovación del convenio colectivo; (viii) la etapa de liquidación directa con la empresa se prolongó hasta el 11 de septiembre de 2017, sin llegar a un acuerdo; (ix) después de una votación de sus miembros, la ACDAC inició una acción de huelga el 20 de septiembre de 2017; (x) el 28 de septiembre de 2017, de conformidad con las disposiciones legales que tipifican el transporte aéreo como servicio público esencial, el Ministro de Trabajo ordenó la constitución de un tribunal arbitral obligatorio, decisión impugnada por

la ACDAC; xi) el 6 de octubre de 2017, a solicitud de la empresa, el Tribunal Superior de Justicia de Bogotá dictaminó que la huelga era ilegal, decisión que fue apelada por la ACDAC; (xii) el 31 de octubre de 2017, el Defensor del Pueblo convocó a la empresa

□ **GB.341 / INS / 12/1 82**

para intentar mediar en la disputa, propuesta que fue rechazada por la empresa porque ya existía una decisión judicial sobre la huelga; xiii) el 29 de noviembre de 2017, la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema de Justicia confirmó la decisión de primera instancia de la Audiencia Nacional de Bogotá de que la huelga fue ilegal; (xiv) el 10 de noviembre de 2017, la ACDAC puso fin a la huelga; xv) a partir del 26 de febrero de 2018, la empresa inició un proceso disciplinario contra los pilotos que habían participado en la huelga; xvi) el 18 de julio de 2018, la Sala de lo Civil de la Corte Suprema de Justicia desestimó la acción de amparo de derechos interpuesta por la ACDAC contra la sentencia dictada por la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte; y (xvii) la empresa, en aplicación del artículo 450 del Código Sustantivo del Trabajo, acudió a los tribunales para buscar la disolución de la ACDAC. En cuanto a las etapas de negociación de la referida lista de demandas, el Comité toma nota de las posiciones divergentes de la ACDAC y la empresa sobre la legalidad de los procedimientos seguidos por la ACDAC, por un lado, y sobre la voluntad de la ACDAC. empresa para negociar la lista de demandas de manera efectiva, por el otro.

227. El Comité toma nota de que, con posterioridad a los hechos descritos en el párrafo anterior que constituyen el contexto fáctico de los alegatos en el presente caso, recibió comunicaciones del Gobierno y de las organizaciones querellantes, en las que informaron: (i) la firma , el 27 de octubre de 2020, en el contexto de la grave crisis económica que afecta al sector aéreo mundial como consecuencia de la pandemia COV ID-19, de un acuerdo entre la empresa y la ACDAC, destinado a asegurar el funcionamiento continuado de la empresa y trabajos en el mismo; y (ii) el retiro por parte de la empresa - con miras a mejorar el clima de diálogo social - de sus acciones judiciales que buscan cancelar el registro sindical de la ACDAC y reclamar daños y perjuicios por el impacto económico de la huelga.

228. La Comisión toma nota de que el Gobierno: i) indica que el acuerdo del 27 de octubre de 2020 es un logro importante después de muchos años de conflicto y es el resultado del compromiso de las partes con el diálogo social; (ii) el retiro por parte de la empresa de su acción legal para cancelar el registro sindical de la ACDAC confirma la voluntad de las partes de encontrar una solución de compromiso; (iii) considera que el acuerdo confirma que existe pleno cumplimiento de la libertad sindical; (iv) considera que los motivos por los que se interpuso el presente caso ya fueron resueltos. El Comité toma nota de que, por su parte, las organizaciones querellantes, si bien acogen favorablemente la firma del convenio y destacan la importancia de la confianza entre el nuevo Director General de la empresa y la ACDAC para su consecución, señalan que: (i) El único y específico objetivo del convenio, que se basó en la voluntad del sindicato de sacrificar los derechos extralegales y la voluntad de la empresa de preservar el mayor número posible de puestos de trabajo, fue la continuidad de la operación. ración de la empresa y los puestos de trabajo en ella; (ii) la mayoría de las violaciones que dieron lugar a la presente denuncia (en particular las relacionadas con el ejercicio del derecho de huelga, la discriminación de los aviadores que participaron en ella, los cargos penales contra los dirigentes de la ACDAC y el recurso a convenios colectivos con trabajadores no sindicalizados) no se han resuelto y persisten.

Alegatos sobre el uso antisindical de convenios colectivos por parte de la empresa

229. El Comité observa t sombrero de los querellantes alegan que, a pesar de los sindicatos de trabajadores representativas estando ya en existencia, la empresa llegó a la conclusión y promovió acuerdos colectivos aplicables a los trabajadores no sindicalizados en orden, con el apoyo del Ministerio de Trabajo, a RESTR TIC los derechos a la libertad de asociación y negociación colectiva de los trabajadores y sus organizaciones sindicales. El Comité toma nota de los alegatos concretos de los querellantes de que: (i) a pesar de la sentencia núm. T-069 de 18 de febrero de 2015 que, en referencia a un convenio colectivo adoptado en 2013 (el Plan de Beneficios Voluntarios), ordenó a la empresa abstenerse de tendido

□ **GB.341 / INS / 12/1 83**

por las condiciones en los convenios colectivos que desalientan a los trabajadores de afiliarse o permanecer en el sindicato, la empresa, con la complicidad de una asociación civil (la ODEAA), en abril de 2017 adoptó un nuevo convenio colectivo, cuyos contenidos, aplicando únicamente a los trabajadores no sindicalizados, modifica una serie de aspectos del convenio colectivo y vuelve a discriminar a los pilotos sindicalizados; (ii) a pesar de que el acuerdo fue firmado por solo 30 pilotos al momento de la presentación de la denuncia, la empresa insistió en su implementación sobre el convenio colectivo y lo presentó de manera engañosa como resultado de negociaciones entre la empresa y todos los pilotos de la empresa. ; (iii) ante los despidos y otros actos antisindicales realizados por la empresa luego de finalizada la huelga, muchos pilotos abandonaron la ACDAC para poder gozar de los beneficios del pacto colectivo ; (iv) el uso antisindical de los convenios colectivos por parte de la empresa no se limitó a los pilotos sino que se extendió también a los tripulantes de cabina y auxiliares, en detrimento de las organizaciones sindicales SINTRATAC y ACAV; (v) a pesar del precedente proporcionado por la sentencia núm. T-069 y las reiteradas recomendaciones de los órganos de control de la OIT en materia de convenios colectivos, el Ministerio de Trabajo no ha tomado medidas para frenar el uso antisindical de los convenios colectivos en la empresa ; y (vi) si bien la empresa se comprometió, mediante convenio de 27 de octubre de 2020, a abstenerse de cualquier acto contrario a la libertad sindical y a los derechos reconocidos en el convenio colectivo con la ACDAC, al mes siguiente firmó un nuevo convenio colectivo con los pilotos no sindicalizados de la empresa, lo que socava el acuerdo y discrimina en términos operativos a los pilotos de ACDAC. El Comité toma nota de que, en base a lo anterior, los querellantes solicitan que la empresa se abstenga de adoptar convenios colectivos mientras existan sindicatos en la empresa y, además, que se cumplan las disposiciones del Código Sustantivo del Trabajo en materia de convenios colectivos. adaptado a las recomendaciones del Comité.

230. El Comité señala que la empresa y el Gobierno señalan que el plan de prestaciones voluntarias adoptado en 2013 ha expirado y que los hechos denunciados por los querellantes con anterioridad a la negociación del pliego de demandas de 2017 ya están siendo examinados por el Comité en el caso núm. 2362 en seguimiento. El Comité recuerda al respecto que el caso núm. 2362 se refiere a una denuncia presentada por la ACDAC en 2008, en la que se alega una serie de actos antisindicales por parte de la empresa, en particular en lo que respecta al uso de cables colectivos , y que se encuentra actualmente en trámite hacer un seguimiento. Si bien subraya el carácter reiterativo de sus recomendaciones dirigidas a Colombia sobre el hecho de que los convenios colectivos celebrados con trabajadores no sindicalizados no deberían utilizarse para socavar la posición de las organizaciones sindicales [véase Caso núm. 1973, 324.º informe; Caso núm. 2068, 325.º informe; Caso núm. 2046, 332.º informe; y caso núm. 2493, 349.º informe] y que la firma de convenios colectivos solo debería ser posible en ausencia de organizaciones sindicales [véanse los casos núm. 2796, 368.º y 362.º informes y caso núm. 3150, 387.º informe, párr. 336] y tomando nota de que la coexistencia de convenios colectivos y convenios colectivos celebrados con trabajadores no sindicalizados en la empresa es un aspecto de la controversia objeto del presente caso, el Comité pide al Gobierno que transmita sus observaciones sobre los querellantes. 'alegatos sobre la adopción por parte de la empresa de un nuevo convenio colectivo en abril de 2017 para que pueda examinar este tema en su próxima reunión bajo el caso núm. 2362.

Denuncias relativas a la violación del derecho de huelga por parte de los pilotos de la empresa

231. El Comité toma nota de que los querellantes alegan que tanto el Ministerio de Trabajo - mediante la convocatoria de un tribunal arbitral obligatorio en medio de la acción de huelga - como los tribunales internos - mediante sentencia declarando ilegal la huelga de la ACDAC - negaron injustamente a los pilotos de empresas el derecho de huelga. El Comité toma nota específicamente de que la organización querellante considera que los dos principales motivos en los que se basó la sentencia de ilegalidad son

□ GB.341 / INS / 12/1 84

falso, es decir, que el transporte aéreo es un servicio público esencial, y la necesidad - no satisfecha por la ACDAC - de que la mayoría de los trabajadores de la empresa hayan votado a favor de la huelga. En cuanto a la clasificación del transporte aéreo como servicio público esencial, el Comité toma nota de que los querellantes afirman que: (i) el transporte aéreo en Colombia no cumple con los criterios del Comité por lo que solo los servicios cuya interrupción pondría en peligro la vida, la seguridad personal o la salud de la totalidad o parte de la población pueden clasificarse como servicios públicos esenciales en el sentido estricto del término; (ii) en muchas ocasiones el Comité ha considerado que el transporte aéreo no cumplía con los criterios en cuestión, por lo que conviene modificar la legislación colombiana al respecto; (iii) existen más de 60 empresas de transporte aéreo de pasajeros en Colombia y más de 20 empresas de ambulancia aérea; y (iv) como resultado, más del 70 por ciento de los viajes aéreos domésticos continuaron durante la huelga objeto de este caso.

232. El Comité señala que, por su parte, la empresa declara que, en el contexto colombiano, el transporte aéreo en general y el prestado por la empresa en particular constituyen un servicio público esencial. La empresa manifiesta que este hallazgo se fundamenta en los siguientes factores: (i) el transporte aéreo asegura el suministro de bienes y servicios, garantizando así derechos fundamentales como la salud y la educación; (ii) el transporte aéreo permite el traslado de pacientes y suministros médicos para garantizar el derecho a la vida y la salud de la población; (iii) el transporte aéreo permite incluso brindar servicios de asistencia humanitaria a poblaciones alejadas y desconectadas del territorio nacional y garantiza la conectividad de regiones marginadas o remotas, que no cuentan con otras alternativas de transporte; (iv) como resultado de la situación económica y la infraestructura de Colombia, la empresa proporciona el 48% del transporte de pasajeros, el suministro del 80% de los suministros alimentarios al Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y el 50% de los suministros alimentarios a la ciudad de Leticia, capital del Departamento de Amazonas; (v) la empresa es la única aerolínea autorizada para el transporte de artículos tales como medicamentos, órganos humanos, sangre, plasma, tratamientos de quimioterapia, restos humanos, insumos médicos y artículos quirúrgicos; (vi) la empresa es la única aerolínea en Colombia que brinda transporte aéreo a la población de Manizales, Caldas; y (vii) los 51 días de huelga afectaron a más de 377.000 pasajeros y se cancelaron 14.547 vuelos.

233. El Comité toma nota además de la afirmación de la empresa de que la Corte Suprema, a partir de un análisis detallado y objetivo en el que se evaluaron los factores antes mencionados, determinó que, en el contexto colombiano, el transporte aéreo constituía un servicio público esencial. La empresa manifiesta que la posición expresada por la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema de Justicia coincide con sentencias anteriores de la Corte Constitucional, en las que esta última había destacado el carácter esencial de la actividad de las empresas de transporte en general (sentencia núm. C-450 de 4 de octubre de 1995) y del transporte aéreo en particular (sentencia núm. T-987 de 23 de noviembre de 2012). Finalmente, la empresa manifiesta que los querellantes han sacado de contexto información al referirse a los casos del Comité que se referían a elementos fácticos totalmente distintos a los hechos del presente caso.

234. La Comisión toma nota de que el Gobierno, a su vez, señala que: i) el artículo 4 del Convenio núm. 98 y el párrafo 1 de la recomendación núm. 91 subrayan la necesidad de que los mecanismos de negociación colectiva sean adecuados a las condiciones nacionales, por lo que establece claramente que corresponde a cada país regular, en función de sus circunstancias particulares, los aspectos relacionados con la negociación colectiva y, entre otros, el derecho de huelga; (ii) de manera similar, el Comité siempre ha reconocido que determinar si un servicio público es esencial depende en gran medida de las circunstancias particulares que prevalecen en un país y que este concepto no es absoluto en el sentido de que un servicio no esencial puede convertirse en esencial si una huelga duró más de cierto tiempo o se extendió más allá de cierto alcance; (iii) en Colombia, el artículo 56 de la Constitución Política garantiza este derecho con excepción de

□ GB.341 / INS / 12/1 85

servicios públicos esenciales definidos por ley; (iv) sobre la base de esta disposición, y los demás artículos de la Constitución Política que protegen la libertad sindical, el Tribunal Constitucional, de acuerdo con las normas y principios de la OIT, ha aclarado los alcances y límites del derecho de huelga a través de diversas sentencias (ver, en particular, sentencia No. C-858-08); (v) en base al citado artículo 56 de la Constitución Política, el Tribunal Constitucional considera que el derecho de huelga puede ser restringido en aquellos servicios que, por su propia naturaleza, pueden ser considerados como un servicio público esencial (criterio material) en la medida en que su interrupción afecte al núcleo esencial de derechos fundamentales y que, adicionalmente, hayan sido expresamente definidos como tales por el legislador (criterios formales); (vi) la legislación colombiana, de acuerdo con la Constitución Política, define clara y explícitamente el transporte aéreo público como un servicio público esencial; (vii) el transporte aéreo facilita la entrega de ayuda humanitaria y de emergencia a cualquier parte del mundo, así como asegura la entrega rápida de suministros médicos y órganos para trasplantes humanos; (viii) el transporte aéreo en Colombia es a menudo el único medio de transporte hacia y desde áreas remotas sin exposición a riesgos, ya que el país no cuenta con otro medio de transporte que brinde la misma o similar eficiencia que el transporte aéreo; no tiene flotas fluviales ni transporte ferroviario de baja o alta capacidad; (ix) la huelga del transporte aéreo tiene un impacto directo en las actividades de las personas, hasta el punto de afectar la salud, la vida y las oportunidades laborales de los pasajeros. El Gobierno indica que, en base a lo anterior, y de conformidad con la ley núm. 1210 de 2008 que otorga al Poder Judicial la facultad de declarar la legalidad de una huelga, la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema, en su sentencia de 29 de noviembre 2017, ratificó la sentencia declarando ilegal la huelga de la ACDAC dictada en primera instancia por la Audiencia Nacional de Bogotá.

235. En este sentido, la Comisión señala que, en la referida sentencia, la Corte Suprema por mayoría de votos, encontró que “el transporte aéreo de pasajeros constituye un servicio normal, principal y regular para muchas personas que necesitan viajar para cumplir con obligaciones y deberes y ejercer derechos como la salud y la educación. A modo de ilustración, por tanto, según cifras de la Unidad Administrativa Especial de Aviación Civil, durante 2016 viajaron por vía aérea más de 36 millones de pasajeros, de los cuales el 48 por ciento fueron atendidos por la empresa objeto de esta denuncia. [...] A la luz de lo anterior, si bien es cierto que el transporte aéreo sirve para fines como el turismo, el entretenimiento, los negocios y muchas otras actividades sociales no esenciales, en el sentido estricto del término, es un Es engañoso considerar que ahí acaba su papel y que, por tanto, no es más que un recurso de lujo o un medio de

entretenimiento para las personas adineradas. Por el contrario, a juicio de la Corte, debido a la importancia fundamental que ha adquirido el transporte aéreo en nuestras vidas, su supresión, incluso parcial, supondría poner en riesgo la salud y la vida de las personas, de modo que, en lo sustancial, puede considerarse un elemento esencial. servicio público."

236. *El Comité también toma nota de que, en la misma sentencia, la Corte Suprema señala que: "Sin embargo, a pesar de lo anterior, sin desconocer las realidades de nuestro contexto y la evidencia tangible de la prohibición de huelgas en el sector público del transporte aéreo, que fue analizada anterior, el Tribunal concede importancia cardinal para la orientación proporcionada por los órganos de control que no debería haber una prohibición absoluta del derecho de huelga en este sector, que se deriva de una interpretación autorizada de los derechos de libertad de asociación y de Barga colectiva caniza , proclamado en Convenios fundamentales como los núms. 87 y 98, a los cuales Colombia se ha comprometido a respetar, promover y cumplir de buena fe. Al respecto, a juicio de la Sala, la doctrina del Comité de Libertad Sindical de la Organización Internacional del Trabajo a la que se refiere el abogado de la organización demandada, sin descuidar su relevancia en la interpretación de las disposiciones constitucionales y legales que regulan el derecho del trabajo, debe servir de base para que el legislador, en el marco de una política de Estado y en uso de sus poderes constitucionales, con la participación de todas las organizaciones sociales involucradas y de manera democrática y deliberativa, esclarezca lo excepcional posibilidad de ejercer el derecho de huelga en servicios públicos como*

□ GB.341 / INS / 12/1 86

transporte aéreo, con la garantía de unos servicios operativos mínimos con miras a salvaguardar los derechos fundamentales a la salud, la vida y la seguridad de la población. Por tanto, conviene recordar al Congreso de la República la necesidad de actualizar la legislación que respeta el derecho de huelga y sus limitaciones en el ámbito de los servicios esenciales, teniendo en cuenta la reserva legal prevista en el artículo 56 de la Constitución Política "

237. *El Comité toma debida nota de los diferentes elementos antes mencionados y observa que los querellantes y el Gobierno, así como el Tribunal Supremo en su sentencia, se refieren a la importancia de los criterios generales establecidos por el Comité para la clasificación de los servicios públicos esenciales en sentido estricto ya la necesidad de valorarlos a la luz del contexto específico y las circunstancias particulares en las que se desarrolló la huelga.*

238. *El Comité recuerda que ha considerado que para determinar las situaciones en las que podría prohibirse una huelga, el criterio que debe establecerse es la existencia de una amenaza clara e inminente para la vida, la seguridad personal o la salud de todo o parte de la población [ver Recopilación de decisiones del Comité de Libertad Sindical, sexta edición, 2018, párr. 836]. El Comité también ha manifestado que lo que se entiende por servicios esenciales en el sentido estricto del término depende en gran medida de las circunstancias particulares que prevalecen en un país. Además, este concepto no es absoluto, en el sentido de que un servicio no esencial puede volverse imprescindible si una huelga se prolonga más allá de un determinado tiempo o se extiende más allá de un determinado alcance, poniendo en peligro la vida, la seguridad personal o la salud de la totalidad o parte de la población. la población [véase Compilación, párr. 837].*

239. *Al respecto, el Comité toma nota en particular de la información detallada suministrada por la empresa sobre la importancia de los vuelos que brinda, señalando que: (i) asegura el suministro del 80 por ciento de los suministros alimentarios al Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina) y el 50 por ciento de los suministros alimentarios a la ciudad de Leticia, capital del Departamento de Amazonas; (i i) es la única aerolínea autorizada para transportar suministros tales como medicamentos, órganos humanos, sangre, plasma, tratamientos de quimioterapia, restos humanos, suministros médicos y artículos quirúrgicos; y (iii) es la única aerolínea en Colombia que brinda transporte aéreo a la población de Manizales, Caldas. Asimismo, el Comité toma nota de las declaraciones de los querellantes sobre el impacto práctico de la huelga objeto de la presente denuncia, según las cuales: (i) existen más de 60 empresas de transporte aéreo de pasajeros y más de 20 empresas de ambulancia aérea en Colombia ; y (ii) durante la huelga, más del 70 por ciento del tráfico aéreo nacional continuó operando. Asimismo, la Comisión toma nota de que, según las cifras citadas por la Sala de Apelaciones Laborales de la Corte Suprema en su sentencia, la empresa atiende al 48 por ciento de los pasajeros aéreos del país y, durante el paro, al 60 por ciento del transporte aéreo del país. la actividad estaba asegurada. La Comisión observa que de lo anterior se desprende que, en algunas zonas limitadas del país, que por su lejanía dependen en gran medida del transporte aéreo para sus provisiones y acceso a los servicios de salud, y para el transporte de determinados productos sanitarios en todo el país, las correspondientes operaciones de transporte aéreo que realiza la empresa parecen ser de tal importancia que existen indicios de que la interrupción total de estas limitadas operaciones puede poner en peligro la vida de parte de la población. El Comité también toma nota de que la relevancia antes mencionada no se extiende a toda la actividad de la empresa y del sector.*

240. *El Comité destaca que estas consideraciones, con base en las circunstancias específicas del país objeto de la presente denuncia, están en consonancia con sus conclusiones adoptadas en otros casos referentes a los sectores del transporte aéreo de otros países y en los que, en función de las circunstancias En cada caso, se consideró que el sector del transporte aéreo en su conjunto no es un servicio público esencial en sentido estricto sino que su importancia podría justificar la*

□ GB.341 / INS / 12/1 87 *establecimiento de un servicio mínimo destinado a garantizar la satisfacción de las necesidades básicas de los usuarios, sin cuestionar el derecho de huelga de la mayoría de los trabajadores del sector.*

241. *Sobre la base de los elementos de que dispone sobre la importancia del sector aéreo en el país y con miras a garantizar tanto el respeto de los derechos fundamentales de la población como el derecho de los pilotos a defender sus intereses laborales mediante la huelga, el Comité por tanto, considera que se podría establecer un mecanismo de negociación de servicios mínimos en caso de huelga en el sector de transporte aéreo del país. Por lo tanto, la Comisión solicita al Gobierno que, en consulta con los interlocutores sociales del sector, adopte lo antes posible las medidas necesarias para revisar la legislación, de conformidad con los principios de libertad sindical antes mencionados, asegurando el establecimiento de un mecanismo de negociación de servicios mínimos en caso de huelga en el sector del transporte aéreo, e invita al Gobierno a recurrir a la asistencia técnica de la OIT al respecto.*

242. *En relación con los fundamentos de la declaración judicial de ilegalidad de la huelga de la ACDAC con base en la falta de obtención de las mayorías exigidas por la legislación colombiana, el Comité toma nota de que los querellantes manifiestan que: (i) en sus relaciones con la empresa y en virtud del convenio colectivo suscrito entre ellas, la ACDAC es una profesión de base organización sindical*

(“sindicato gremial”) que, al inicio de la huelga, tenía como miembros a 702 de los 1.200 pilotos de la empresa; (ii) a la huelga de ocupación realizada por la ACDAC se sumaron 702 de los pilotos de la empresa pertenecientes a la organización sindical; (iii) la exigencia de que la huelga de pilotos sea apoyada por más de la mitad de los trabajadores de la empresa, sean o no pilotos, constituye una exigencia excesiva de mayoría, contraria a los principios de la libertad sindical. El Comité toma nota de que, por otra parte, tanto la empresa como el Gobierno manifiestan que: i) la ACDAC es un sindicato minoritario de la industria dentro de la empresa, dado que, al 15 de septiembre de 2017, 693 de los 8.524 trabajadores de la empresa eran sus miembros; (ii) tanto si se considera un sindicato de ocupación como un sindicato industrial, la ACDAC estaba obligada a adherirse a los principios democráticos del artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo; (iii) luego de convocar inicialmente a las demás uniones de la empresa para obtener una mayoría de votos de los trabajadores de la empresa, finalmente la ACDAC limitó el voto a sus miembros; (iv) solo 279 trabajadores pertenecientes al sindicato votaron personalmente a favor de la huelga; (v) el sindicato no aceptó la presencia de la inspección del trabajo para garantizar la validez del proceso; (vi) El Tribunal Superior de Justicia de Bogotá y el Tribunal Supremo determinaron por mayoría de votos que no había habido una mayoría absoluta de votos de los trabajadores de la empresa a favor de la huelga, ni siquiera mediante el voto personal de la mayoría de los trabajadores pertenecientes al sindicato. , lo que significa que la huelga fue ilegal ya que violó los artículos 444 y 450 (d) del Código Sustantivo del Trabajo.

243. La Comisión toma nota de la información aportada por los distintos partidos y observa que la primera cuestión, relativa a la validez del voto de la huelga de la ACDAC, gira en torno a la exigencia de que cuente con el apoyo de la mayoría de los trabajadores de la empresa.

244. La Comisión toma nota de que el Gobierno y la empresa se refieren a este respecto a lo dispuesto en el artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo, que establece una distinción en cuanto a las condiciones para las votaciones de huelga, según sean convocadas o no por un sindicato mayoritario en la empresa. Si es un sindicato mayoritario, la asamblea general de ese sindicato debe aprobar la huelga; si el sindicato no representa a la mayoría de los trabajadores de la empresa, la huelga debe contar con el apoyo de la mayoría de los trabajadores de la empresa en conjunto. El Comité también toma nota del énfasis del Gobierno en el hecho de que, en su sentencia de 29 de noviembre de 2017, la Corte Suprema de Justicia destacó que la ACDAC, como sindicato industrial minoritario en la empresa, debe contar con el apoyo de la mayoría de los trabajadores de la empresa y no solo de sus afiliados con el fin de resolver toda la huelga como, de acuerdo con las disposiciones de la

□ GB.341 / INS / 12/1 88 del Código Sustantivo del Trabajo, la autonomía sindical de los sindicatos minoritarios debería

calificado para proteger y garantizar también los derechos de los trabajadores no sindicalizados.

245. Recordando que ha considerado que la exigencia de una decisión de más de la mitad de los trabajadores implicados para declarar una huelga es demasiado elevada y podría obstaculizar excesivamente la posibilidad de convocar una huelga, especialmente en las grandes empresas [véase Recopilación, párr. . 806], el Comité observa, en el presente caso, que la huelga iniciada por la ACDAC se produjo con motivo de un conflicto colectivo, cuyo objetivo era negociar la renovación del convenio colectivo aplicable únicamente a los pilotos de la empresa, dado que las demás ocupaciones que operan en la empresa se rigen por convenios colectivos separados. El Comité observa que, si bien el requisito de una mayoría de votos con respecto a las huelgas está de por sí en plena conformidad con los principios de la libertad sindical, la forma en que se aplique debe ser razonable y objetiva y, en consecuencia, debe basarse en la participación de aquellos trabajadores que efectivamente se encuentran amparados por el instrumento colectivo objeto del conflicto que la huelga busca resolver. En este sentido, en el marco de negociaciones claramente de carácter ocupacional (siendo la naturaleza de la ACDAC la que dio lugar a discusiones) y con miras a preservar la autonomía de las partes en las negociaciones en curso, el Comité considera que son los trabajadores de la ocupación en cuestión quienes deberían decidir la pertinencia del posible recurso a una acción de huelga para resolver el conflicto colectivo en cuestión.

246. En vista de lo anterior, el Comité considera que, en el marco de las negociaciones relativas a la renovación del convenio colectivo de los pilotos de la empresa, condicionar el ejercicio del derecho de huelga de los pilotos al voto de todos los trabajadores de la empresa no correspondía a las especificidades del conflicto colectivo en cuestión y que, en el contexto de las negociaciones relativas a una ocupación específica, debería evaluarse el posible estatus mayoritario de la ACDAC con respecto al número de pilotos empleados por la empresa. Al respecto, la Comisión solicita al Gobierno que adopte las medidas necesarias, en consulta con los interlocutores sociales representativos, para modificar el artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo para que, en el contexto de una negociación colectiva de ocupación, la autonomía de las organizaciones involucradas está garantizada. El Comité pide al Gobierno que le mantenga informado al respecto.

247. El Comité toma nota de que un segundo aspecto relacionado con la validez del voto de la huelga iniciada por la ACDAC se relaciona con el hecho de que, además de la falta de apoyo de la mayoría de los trabajadores de la empresa, el sindicato no habría tenido el voto personal y directo de la mayoría de sus miembros, según prescribe el Código Sustantivo del Trabajo. La Comisión toma nota al respecto que, en su decisión, la Sala de Trabajo de la Corte Suprema de Justicia determinó que de las papeletas de huelga presentadas tanto por la organización sindical como por el inspector del trabajo se desprende que, si bien se habían registrado 699 votos a favor de la huelga, sólo 215 de los 702 miembros del sindicato habían participado directa y personalmente en la votación de la huelga, mientras que el resto votó por poder, en contra de lo dispuesto en el artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo, que exige un “secreto, individual y voto indelegable, requiriendo una mayoría absoluta de (...) miembros del sindicato o sindicatos que en conjunto representen a más de la mitad de esos trabajadores”.

248. El Comité toma debida nota de la información proporcionada. Recuerda en primer lugar, en términos generales, que ha considerado que no se produce una violación de los principios de la libertad sindical cuando la legislación contiene determinadas normas destinadas a promover los principios democráticos en las organizaciones sindicales o hacer que el procedimiento electoral se desarrolle en de manera normal y con el debido respeto a los derechos de los miembros a fin de evitar cualquier controversia sobre los resultados de las elecciones [ver Compilación, párr. 600]. En el caso que se examina, la Comisión observa que la información disponible indica que, por un lado, una

□ GB.341 / INS / 12/1 89

una mayoría considerable de los miembros del sindicato de pilotos votaron a favor de la huelga pero que, por otro lado, la mayoría de los miembros de la organización no estuvieron presentes en la votación sino que votaron por poder. Si bien valora el propósito de la legislación con respecto a la seguridad de los procesos electorales, el Comité observa las especificidades de la profesión de piloto de líneas aéreas internacionales, que se

caracteriza por la constante dispersión geográfica de los trabajadores interesados en los aeropuertos nacionales e internacionales donde su empresa opera. El Comité observa que esta dispersión podría dificultar el cumplimiento de la exigencia de voto individual de la mayoría absoluta de los miembros de la ACDAC y su capacidad de convección sin dejar de atender sus actividades profesionales. A este respecto, el Comité recuerda que las condiciones que deben cumplir la ley para que una huelga sea legal deben ser razonables y, en todo caso, no deben limitar sustancialmente los medios de acción abiertos a las organizaciones sindicales. [véase **Compilación**, párr. 789].

- 249.** En cuanto a las alegadas violaciones al derecho de huelga de la ACDAC y sus miembros, el Comité toma nota de que las organizaciones querellantes denuncian también el establecimiento, durante el cese de actividades y ante los tribunales que se pronunciaron sobre la legalidad de la huelga, de un arbitraje obligatorio. tribunal del Ministro de Trabajo, decisión que dio lugar a varias acciones legales por parte de la ACDAC y que las organizaciones querellantes consideran contraria al artículo 6 del Convenio núm. 154 ratificado por Colombia. La Comisión toma nota de que, por su parte, el Gobierno manifiesta que: (i) su decisión de convocar un tribunal arbitral obligatorio fue íntegramente legal y constitucional debido a la calificación legislativa del transporte aéreo como servicio público esencial; (ii) conforme al Código Sustantivo del Trabajo, los conflictos colectivos que afecten a servicios públicos esenciales y que no hayan sido resueltos por vía directa serán sometidos a arbitraje obligatorio; (iii) la convocatoria de un tribunal de arbitraje obligatorio por parte del Ministerio de Trabajo no implica la calificación de la huelga como legal o ilegal, ya que esa facultad es competencia del Poder Judicial en Colombia; y (iv) los Tribunales Administrativos tanto de Cundinamarca como de Antioquia rechazaron los recursos de amparo interpuestos por la ACDAC, considerando que la decisión administrativa de convocar el tribunal era legal.
- 250.** El Comité observa que de lo anterior se desprende que las organizaciones querellantes denuncian, por un lado, la remisión del litigio que las opone a la empresa a arbitraje obligatorio y, por otro, el hecho de que la convocatoria administrativa de la EI arbitraje precedió a la declaración judicial de ilegalidad de la huelga.
- 251.** Con respecto a la remisión a un tribunal arbitral del litigio objeto de la presente queja, el Comité recuerda que ha considerado que en la medida en que el arbitraje obligatorio impide la huelga, es contrario al derecho de los sindicatos a oponerse a la huelga. organizan libremente sus actividades y sólo pueden justificarse en el servicio público o en los servicios esenciales en el sentido estricto del término [véase **Compilación**, párr. 818]. Tomando nota de que la ACDAC presentó una nueva lista de demandas el 8 de agosto de 2017 y que el Ministro de Trabajo ordenó la constitución de un tribunal de arbitraje el 28 de septiembre de 2017, el Comité considera que, para mantener el espacio necesario para la libre y voluntaria En la negociación colectiva, el conflicto entre la empresa y el sindicato debería haber dado lugar a esfuerzos adicionales de mediación y conciliación en lugar de estar sujeto a arbitraje obligatorio. Si bien toma nota de que el laudo arbitral ha sido objeto de una acción judicial pendiente, el Comité pide al Gobierno que adopte las medidas necesarias para garantizar que, en el futuro, los conflictos relacionados con la renovación del convenio colectivo de la empresa sean resueltos por forma de negociación y mecanismos voluntarios de solución de controversias de acuerdo con los principios de la libertad sindical.
- 252.** En cuanto al alegato de que a la CUT se le negó el derecho a participar en los procesos judiciales relacionados con la sentencia de que el triciclo convocado por la ACDAC, un sindicato

□ GB.341 / INS / 12/1 90

organización afiliada a la CUT, era ilegal, el Comité toma nota de la afirmación de las organizaciones querellantes de que los tribunales tanto de primera como de segunda instancia: (i) negaron a la CUT la capacidad de actuar como parte adicional de la ACDAC, el imputado en el procedimientos, exigiendo incorrectamente a la CUT que demuestre una participación sustancial y concreta en el proceso; (ii) de esta forma no reconocieron la legitimidad de la CUT para defender las garantías fundamentales de la libertad sindical en todos los foros necesarios y violaron el artículo 6 del Convenio núm. 87, que establece que las federaciones y confederaciones gozarán de todas las garantías. previsto en la Convención. El Comité toma nota de la afirmación de la empresa según la cual la Corte Suprema de Justicia confirmó la sentencia de la Audiencia Nacional de Bogotá, al negar a la CUT la capacidad de actuar como parte agregada “en la medida en que (...) sólo era admisible cuando el el tercero que buscaba intervenir probablemente se vería afectado si la persona a la que buscaba ayudar fuera derrotada en el tribunal”, lo que no consideró que fuera la situación en este caso.

- 253.** Si bien toma debida nota de la información proporcionada por las partes, el Comité subraya la importancia de que las organizaciones de trabajadores y empleadores puedan recibir el pleno apoyo de las federaciones y confederaciones a las que están afiliadas, y confía en que el Gobierno garantizar el pleno respeto de lo anterior.
- 254.** Con respecto a la supuesta sustitución de los pilotos de patrulla mediante la contratación de pilotos extranjeros en base a sentencia de la Autoridad de Aviación Civil de fecha 3 de octubre de 2017, el Comité toma nota de que el Gobierno y la empresa manifiestan que: (i) la sentencia en cuestión era de carácter general y con efecto erga omnes para ampliar el oportunidades para que todas las aerolíneas contraten capitanes extranjeros en Colombia; (ii) la ACDAC interpuso una acción de amparo de derechos contra la sentencia, la cual fue primero suspendida y luego declarada ilegal; y (iii) de acuerdo con el resultado de la acción de protección de derechos, la empresa se abstuvo de contratar capitanes extranjeros. Recordando que los huelguistas deben ser reemplazados únicamente: a) en el caso de huelga en un servicio esencial en el sentido estricto del término en el que la legislación prohíbe las huelgas; y (b) donde la huelga causaría una crisis nacional aguda [véase **Compilación**, párr. 917], el Comité, a la luz de la información proporcionada por el Gobierno y la empresa, no continuará con el examen de este alegato.

Alegatos sobre las consecuencias antisindicales del fallo de ilegalidad de la huelga

255. En cuanto a los alegatos de despidos masivos y sanciones impuestas a sindicalistas por ejercer su legítimo derecho de huelga, el Comité observa que según los querellantes más de 100 pilotos sindicalizados fueron despedidos y a otros 100 se les impuso sanciones sin el Ministerio. del Trabajo o de los tribunales que brinden la debida protección ante las numerosas irregularidades y arbitrariedades cometidas en los procesos disciplinarios. Asimismo, la Comisión toma nota de que el Gobierno y la empresa manifiestan que: i) de conformidad con el artículo 450, 2) del Código Laboral Sustantivo, el empleador está autorizado a despedir a los trabajadores que hayan participado en una huelga declarada ilegal por los tribunales; (ii) la mayoría de los pilotos en huelga continúan formando parte de la empresa (de los 702 pilotos que participaron en la huelga, 232 fueron sancionados, resultando en 83 despidos y 129 suspensiones); (iii) sólo cuando existía la certeza de que un piloto promovió la huelga, participando activamente en ella, la empresa procedió a rescindir el contrato de trabajo, mientras que la participación pasiva en la huelga sólo resultó en sanción de suspensión; (iv) se respetaron todas las garantías disciplinarias aplicables a la empresa; (v) los trabajadores despedidos sin haber participado activamente en la huelga pueden hacer valer sus derechos ante la autoridad judicial; (vi) efectivamente, varios trabajadores involucrados en los

hechos del presente caso interpusieron una acción de protección de derechos solicitando su reintegro; y (vii) mientras que en algunos casos los tribunales fallaron a favor de la empresa y del Ministerio de Trabajo (sentencia

□ GB.341 / INS / 12/1 91

No. T-509 de 2019), en otros, la justicia ratificó la actuación de los trabajadores (sentencia No. SU-598 de 2019), que invalida la alegada desprotección de sus derechos fundamentales y demuestra nuevamente la plena independencia de el poder Judicial.

- 256. El Comité toma debida nota de estos diversos elementos. El Comité recuerda que ha considerado que nadie debe ser sancionado por realizar o intentar realizar una huelga legítima y que el despido de trabajadores por huelga constituye una discriminación grave en el empleo por motivos de actividad sindical legítima y es contrario al Convenio núm. 98 [véase compilación, párrs. 953 y 957]. A la luz de sus conclusiones sobre la acción de huelga llevada a cabo por la ACDAC y teniendo en cuenta, en particular, la necesidad, destacada por el Tribunal Supremo, de adecuar las disposiciones legislativas que prohíben las huelgas en el sector aéreo a los principios de libertad sindical, el Comité confía en que con la asistencia técnica de la Oficina, el Gobierno facilitará los contactos entre la empresa y la organización querellante para atender la situación de los pilotos que fueron despedidos como consecuencia de su participación en la huelga y contribuir así a una solución duradera del conflicto objeto del presente caso.**
- 257. Con respecto a la acción judicial iniciada por la empresa que buscaba la disolución de la ACDAC como consecuencia del carácter ilegal de la huelga realizada, el Comité toma nota con satisfacción de que la empresa, con miras a contribuir al fortalecimiento del diálogo social, decidió retirar esta acción legal el 28 de octubre de 2020.**
- 258. Si bien recuerda que ha considerado que la disolución de un sindicato es una medida extrema y el recurso a tal acción sobre la base de un piquete que tuvo como resultado la interrupción de un acto público, la terminación temporal de las actividades de una organización o la interrupción de transporte, es evidente que no se ajusta a los principios de la libertad sindical [véase Compilación, párr. 1000], el Comité no proseguirá con el examen de este alegato. Asimismo, el Comité toma nota de que, por las razones anteriormente descritas, la empresa también decidió desistir de su causa civil para obtener una indemnización de la ACDAC por los daños causados por la huelga. Por tanto, el Comité no proseguirá con el examen de esta alegación.**
- 259. En cuanto al proceso penal iniciado contra dirigentes sindicales de AC DAC por la convocatoria de la huelga, que según los alegatos de las organizaciones querellantes constituía un medio de criminalización de la acción sindical, el Comité toma nota de que las organizaciones querellantes alegan que la La Fiscalía Pública inició un proceso penal contra dirigentes sindicales de ACDAC por presunta obstrucción a la justicia y que el presidente de la organización, señor Jaime Hernández, fue imputado a principios de 2018 por el delito de pánico económico a raíz de una denuncia de la empresa. El Comité toma nota de que la empresa manifiesta que efectivamente se ha interpuesto denuncia penal contra el presidente de la ACDAC a solicitud del Ministerio Público, pero por hechos ajenos a sus funciones en defensa de los intereses de los pilotos de su organización, como Circuló información falsa sobre la empresa en un programa de televisión sobre un accidente que involucró a una aerolínea extranjera totalmente ajena a la empresa . Sobre este punto, el Comité toma nota de que el Gobierno declara que: i) los hechos no guardan relación alguna con el ejercicio de la libertad sindical, el imputado es la persona física y no la organización sindical, por lo que el Comité no es competente a este respecto; y (ii) una audiencia preliminar estaba programada para el 21 de mayo de 2019.**
- 260. El Comité toma nota de esta información. En cuanto a la acción penal emprendida contra el presidente de la ACDAC por declaraciones emitidas en televisión, si bien no cuenta con los elementos necesarios para pronunciarse sobre los asuntos relacionados con la acción penal, el Comité recuerda que ha considerado, por un lado Por otro lado, que si bien las personas que se dedican a actividades sindicales o que ocupan cargos sindicales no pueden reclamar inmunidad con respecto a los delitos**

□ GB.341 / INS / 12/1 92

La ley, la detención y la imputación penal de los sindicalistas sólo podrán basarse en requisitos legales que por sí mismos no infrinjan los principios de la libertad sindical y, por otra parte, que el pleno ejercicio de los derechos sindicales. pide un libre flujo de información, opiniones e ideas y, para ello, los trabajadores, los empleadores y sus organizaciones deben gozar de libertad de opinión y de expresión en sus reuniones, en sus publicaciones y en el desarrollo de otras actividades sindicales. Sin embargo, al expresar sus opiniones, estas organizaciones deben respetar los límites de la propiedad y abstenerse de utilizar un lenguaje insultante [ver **Compilación** , párrafos 133 y 236]. El Comité destaca la importancia de las decisiones del Comité antes mencionadas y pide al Gobierno que le mantenga informado de la evolución del proceso penal en curso.

- 261. En cuanto a las presuntas interceptaciones ilegales a las que fueron sometidos el sindicato de comercio y sus afiliados por personas vinculadas a la empresa y funcionarios públicos, el Comité toma nota de que las organizaciones querellantes alegan que: (i) en julio de 2017 los tribunales penales condenaron a un funcionario del Estado Fiscalía por las interceptaciones ilegales a las que fueron sometidos durante la huelga los pilotos sindicalizados pertenecientes a la ACDAC; y (ii) el fallo indica que los abogados de la empresa tenían interés en interceptar las conversaciones de los pilotos a lo largo del conflicto colectivo. El Comité toma nota, además, que la empresa manifiesta que: (i) no tiene nada que ver con las interceptaciones; (ii) no se ha interpuesto ninguna decisión judicial o investigación penal contra la empresa; (iii) como consecuencia de la detención del representante nacional de la empresa investigadora contratada para investigar el fraude empresarial del que fue víctima, la empresa ha suspendido sus relaciones con la sucursal nacional de la empresa investigadora hasta que concluya el Ministerio Público . la investigación correspondiente; (iv) la empresa se presentó como víctima a través de un grupo de accionistas y es reconocida como tal por los tribunales de la República en el proceso; y (v) el 4 de julio de 2019 el Ministerio Público encargado del expediente solicitó la evaluación de medidas de protección para un ejecutivo de la empresa, y en octubre de 2019 inició un procedimiento de medidas cautelares de protección ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos. . Asimismo, la Comisión toma nota de que el Gobierno manifiesta en sus diversas comunicaciones que: (i) el asunto se encuentra en manos de los tribunales penales, quienes deberán determinar la responsabilidad y sancionar la conducta por esta conducta, si las pruebas lo permiten; y (ii) se tiene conocimiento de que el señor Luis Carlos Gómez Góngora fue condenado a ocho años de prisión por fraude procesal, violación ilegal de comunicaciones y falsificación de documentos públicos.**
- 262. El Comité toma debida nota de esta información, que muestra que las investigaciones y procesos penales relacionados con las interceptaciones ilegales a las que fue sometida la ACDAC ya dieron lugar, en julio de 2019, a la condena de ocho años a un exfuncionario del Ministerio Público, y que el exlíder de una empresa privada de investigación se encuentra detenido desde noviembre de 2018 mientras se completan las averiguaciones penales correspondientes. El Comité expresa su preocupación por las interceptaciones**

*ilegales, particularmente en el delicado contexto de una huelga. Al respecto, la Comisión recuerda que ha considerado que la manipulación de la correspondencia es un delito incompatible con el libre ejercicio de los derechos sindicales y libertades civiles y que la Conferencia Internacional del Trabajo en su resolución de 1970 sobre los derechos sindicales y su relación a las libertades civiles afirmó que se debe prestar especial atención al derecho a la inviolabilidad de la correspondencia y las conversaciones telefónicas [véase **Compilación**, párr. 270]. El Comité espera firmemente que las instituciones pertinentes sigan adoptando todas las medidas apropiadas con miras a identificar rápidamente a los responsables y castigar a los autores e instigadores de las interceptaciones en cuestión. El Comité pide al Gobierno que le mantenga informado al respecto.*

263. *En cuanto a las amenazas de muerte contra dirigentes sindicales de ACDAC y sus familiares denunciadas por las organizaciones querellantes en febrero de 2020, el Comité toma nota de que el Gobierno manifiesta que: (i) sólo se enteró de las amenazas a raíz de la OIT*

□ **GB.341 / INS / 12/1 93**

*remitir las comunicaciones correspondientes de las organizaciones querellantes; (ii) el Ministerio de Trabajo alertó de inmediato a la UNP, que hasta ese momento no tenía conocimiento de las amenazas; y (iii) consecuentemente, se solicitó al presidente de la ACDAC que remitiera toda la información disponible a la UNP para que pueda brindar la debida e inmediata protección. Recordando que los derechos de las organizaciones de trabajadores y empleadores solo pueden ejercerse en un clima libre de violencia, presiones o amenazas de cualquier tipo contra los líderes y miembros de estas organizaciones, y que corresponde a los gobiernos garantizar que este principio se respeta [véase **Compilación**, párr. 84], el Comité confía en que el Gobierno seguirá prestando especial atención a la situación de seguridad de los dirigentes sindicales de la ACDAC para que se les brinde de inmediato la protección que puedan necesitar.*

264. *Con respecto a la supuesta suspensión por parte de la empresa de transferencias a la ACDAC de las cuotas sindicales de los pilotos de la empresa, el Comité toma nota de las indicaciones del Gobierno de que la empresa ha venido depositando puntualmente las cuotas sindicales, como lo demuestra la certificación de las cuotas sindicales deducidas de los pilotos sindicalizados en 2017, 2018 y hasta enero de 2019. A la luz de esta información y en ausencia de nueva información de las organizaciones querellantes al respecto, el Comité no continuará con el examen de este alegato.*

265. *Por último, el Comité toma debida nota de los avances en el diálogo entre la empresa y la ACDAC comunicados por el Gobierno, la empresa y las organizaciones querellantes a partir de 2019. El Comité toma nota en particular al respecto, en el contexto de la aguda crisis que afecta al sector aéreo mundial, el acuerdo celebrado por la empresa y la ACDAC el 27 de octubre de 2020 con el fin de preservar la viabilidad de la empresa y los puestos de trabajo en ella. Si bien observa que el acuerdo no engloba todas las diferencias existentes entre las partes, el Comité acoge con satisfacción este importante paso adelante y confía en que sus presentes conclusiones y recomendaciones ayudarán a las partes a dejar definitivamente atrás el conflicto que han vivido en el transcurso de la última década.*

Las recomendaciones del Comité

266. A la luz de las conclusiones anteriores, el Comité invita al Órgano de Gobierno a aprobar las siguientes recomendaciones:

1. a) el Comité pide al Gobierno que adopte las medidas necesarias para garantizar que, en el futuro, los conflictos relacionados con la renovación del convenio colectivo de la empresa se resuelvan mediante la negociación y los mecanismos voluntarios de resolución de conflictos de conformidad con los principios de la libertad de asociación.
2. b) A la luz de sus conclusiones sobre la acción de huelga controvertida en el presente caso y teniendo en cuenta, en particular, la necesidad, como destacó el Tribunal Supremo, de incorporar las disposiciones legislativas que prohíben cualquier huelga en el transporte aéreo, sectorial de conformidad con los principios de la libertad sindical, la Comisión solicita al Gobierno que, en consulta con los interlocutores sociales más representativos del país, adopte lo antes posible las medidas necesarias para revisar la legislación en el sentido antes mencionado, asegurar el establecimiento de un mecanismo de negociación de servicios mínimos en caso de huelga en el sector. La Comisión invita al Gobierno a recurrir a la asistencia técnica de la OIT a este respecto.
3. (c) Con respecto al proceso penal iniciado contra el presidente de la ACDAC, el Comité destaca la importancia de sus decisiones mencionadas

□ **GB.341 / INS / 12/1 94** en las conclusiones y solicita al Gobierno que le mantenga informado sobre

evolución del proceso penal en curso;

4. d) El Comité espera firmemente que las instituciones pertinentes continúen tomando todas las medidas apropiadas con miras a identificar rápidamente a los responsables y sancionar a los autores e instigadores de las interceptaciones ilegales a las que fue sometida la ACDAC. El Comité pide al Gobierno que le mantenga informado al respecto; y
5. e) el Comité confía en que el Gobierno seguirá prestando especial atención a la situación de seguridad de los dirigentes sindicales de ACDAC para que se les brinde de inmediato la protección que puedan necesitar.