



NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 1: Panorama de las novedades en el transporte aéreo

1.2: El transporte aéreo en el plan estratégico a largo plazo de la OACI: Acelerar la aviación hacia 2050

AVANZAR A PARTIR DE LAS BASES SENTADAS POR LA OIT Y LA OACI EN FORMA DE CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES EN MATERIA LABORAL Y SOCIAL PARA GARANTIZAR LA SOSTENIBILIDAD DE LA FUERZA LABORAL

[Nota presentada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de las Naciones Unidas, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World)]

RESUMEN

Partiendo de las bases sentadas por las tres Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo anteriores y por las conclusiones y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 2023 para el sector de la aviación civil, esta nota aboga por ampliar y profundizar la colaboración entre ambos organismos reguladores de las Naciones Unidas a fin de garantizar la coherencia de las políticas y una mayor eficiencia para actuar “unidos en la acción”, sin dejar atrás a ningún país. En 2022, la OIT y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) firmaron un acuerdo de cooperación cuya vigencia está prevista hasta marzo de 2027. La renovación del Acuerdo OIT-OACI 2022-2027 y el fortalecimiento de la colaboración entre ambas organizaciones garantizarían la coherencia de las políticas y la elaboración de orientaciones equilibradas y más integrales sobre cuestiones laborales y sociales destinadas a los Estados miembros, los trabajadores y a la industria de la aviación.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- solicitar a los Estados miembros que recuerden, reafirmen y se basen en los principios y recomendaciones laborales y sociales adoptados por las anteriores Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo y en las Conclusiones y recomendaciones de la OIT de 2023 para el sector de la aviación;
- solicitar a la OACI que adopte medidas eficaces y conceda alta prioridad a la renovación del Acuerdo OACI-OIT antes de su fecha de vencimiento, incluida la elaboración de un plan de trabajo conjunto basado en el nuevo Acuerdo; y
- autorizar a la OACI a colaborar con la OIT en cuestiones relacionadas con el Acuerdo y la sostenibilidad de la fuerza laboral, incluidas la atracción y retención de la fuerza laboral de la aviación, la planificación de una transición justa y cuestiones fundamentales de seguridad y salud en el trabajo, como los tiempos de trabajo y descanso.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la OIT.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo y Ningún país se queda atrás</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable.
<i>Referencias:</i>	ATConf/7-WP/1, ATConf/7-WP/2 y ATConf/7-WP/4 Resolución A42-24 de la Asamblea: <i>Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) y desarrollo del talento de la aviación</i> , 2025 OIT, Conclusiones y recomendaciones sobre la promoción del trabajo decente a fin de impulsar una recuperación económica verde, sostenible e inclusiva para el sector de la aviación civil, 2023 A42-WP/205 A41-WP/354 Acuerdo entre la Organización internacional del trabajo y la Organización de Aviación Civil Internacional, 15 de marzo de 2022 ATConf/6: Informe (Doc 10009), 2013 ATConf/5: Informe (Doc 9819), 2003 ATConf/4: Informe (Doc 9644), 1994

1. CONTEXTO Y ANTECEDENTES DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES EN MATERIA LABORAL Y SOCIAL

1.1 La Organización Internacional del Trabajo (OIT) es el organismo regulador de las Naciones Unidas encargado de las cuestiones relativas al “mundo del trabajo”. La singular estructura tripartita de la OIT concede la misma voz a los trabajadores, los empleadores (la industria) y los 187 Estados Miembros, garantizando que sus opiniones queden fielmente reflejadas en el establecimiento de normas laborales y la formulación de políticas y programas. La primera vez que la OIT examinó cuestiones relacionadas con la aviación civil fue en 1938, en el marco de la generalización de la reducción de las horas de trabajo.

1.2 En 2023, la OIT convocó una reunión técnica sobre una recuperación económica verde, sostenible e inclusive para el sector de la aviación civil. La reunión adoptó unas Conclusiones y recomendaciones, dirigidas, entre otros, a los mandantes tripartitos de la OIT, así como medidas encaminadas a ampliar e intensificar la colaboración entre la OIT y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entre las que cabe destacar:

- a) reforzar la coordinación, las sinergias y la cooperación con las organizaciones multilaterales pertinentes, en particular con la OACI, entre otras cosas en lo tocante a la nueva generación de profesionales de la aviación, y continuar el acuerdo entre la OIT y la OACI más allá de 2027, añadiendo valor con un nuevo ámbito de interés común: “descarbonización y transición justa”, a fin de promover la coherencia de las políticas y la participación de los interlocutores sociales;
- b) preparar, junto con la OACI, un taller con los interlocutores sociales para estudiar las prioridades y los retos de la planificación de una transición justa en el sector de la aviación, y decidir sobre otras posibles iniciativas estratégicas, medidas y oportunidades de “cooperación tripartita; y

- c) colaborar con la OACI, mediante consultas con los mandantes tripartitos, y en el marco del acuerdo entre la OIT y la OACI, con miras a evaluar la necesidad de contar con normas laborales y sociales eficaces, específicamente en lo que atañe a la aviación, y en particular en relación con las preocupaciones fundamentales en materia de seguridad y salud en el trabajo, como los periodos de trabajo y descanso.

1.3 La OACI lleva 80 años ocupando un lugar central en la seguridad operacional de la aviación internacional y colabora con 193 Estados miembros para desarrollar las normas, herramientas y alianzas que garantizan la seguridad de miles de millones de pasajeros cada año. En 2026, la séptima Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/7) de la OACI formulará recomendaciones sobre orientaciones de política y un marco normativo armonizado para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional, así como sobre futuras medidas de los Estados y la OACI, sobre la base de los fundamentos establecidos por las tres Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo anteriores². Además, la Secretaría de la OACI ha definido la “capacidad organizativa y la sostenibilidad de la fuerza laboral” como una prioridad para fortalecer la capacidad de supervisión reglamentaria y los marcos institucionales³.

1.4 En lo que respecta a los *principios sociales y laborales*, estas conclusiones y recomendaciones constituyen las bases sentadas por las tres Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo anteriores:

- a) La Conferencia (ATConf/4) reconoció que “cualquier cambio que se efectúe en los métodos de reglamentación del transporte aéreo internacional debería tener debidamente en cuenta el objetivo de la participación y además: [...] los intereses de todos aquellos que están relacionados con el transporte aéreo internacional, incluidos los transportistas,[...], los usuarios, los aeropuertos, los intermediarios de la distribución y los trabajadores”⁴.
- b) La Conferencia (ATConf/5):
 - a. llegó a la conclusión de que “la liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. Los Estados deben cumplir y respetar la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo [...] y adoptar las medidas necesarias para promover el diálogo social con la participación activa de los trabajadores como medio para encontrar soluciones innovadoras y socialmente responsables”⁵.
 - b. también adoptó la “Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional” de la OACI, que establece⁶:
 - i. como principio general que “1.1 La OACI y sus Estados contratantes, junto con la industria del transporte aéreo y otras partes interesadas en la aviación civil, actuarán para asegurar que el transporte aéreo internacional continúe desarrollándose de una forma que: [...] tenga debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluyendo los transportistas aéreos y otros explotadores, [...] aeropuertos, comunidades, trabajadores [...]”; y
 - ii. establece que “5.2 La cooperación entre los Estados facilita la liberalización y evita conflictos, especialmente cuando se trata de cuestiones de leyes o políticas sobre la competencia y de condiciones laborales relacionadas con el transporte aéreo internacional”.

² ATConf/7-WP/1, párr. 1.2.

³ ATConf/7-WP/4, párr. 2.2.(c).

⁴ Doc 9644, ATConf/4, recomendación, párr. 4.1, subpárr. 1(g)(7). Véase también: conclusiones de los subpárrs. 2.2.5.1 y 2.2.6.1.

⁵ Doc 9819, ATConf/5, conclusión 1.1.3.1(f).

⁶ Doc 9819, ATConf/5, declaración 4.2.3.

- c) La Conferencia (ATConf/6) adoptó las siguientes conclusiones y recomendaciones⁷:
 - a. la liberalización es un medio y un proceso, no un fin. El objetivo de la evolución normativa es crear un entorno favorable en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma ordenada, eficiente, económica y sostenible, sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación, respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales; y
 - b. la OACI inicie la preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, teniendo en consideración los aspectos de seguridad y protección, el principio de reciprocidad, la necesidad de permitir una adaptación gradual y progresiva con salvaguardias, la necesidad de tener en cuenta las experiencias regionales, los requisitos del derecho interno de los diversos Estados, y los efectos sobre todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores.

2. ANÁLISIS

2.1 Los costos laborales, la productividad y la sostenibilidad social son elementos fundamentales para la competitividad y el éxito de cualquier transportista aéreo o empresa del sector de la aviación. Por consiguiente, los marcos normativos e institucionales en evolución deben ser adaptables, estar armonizados y responder a las necesidades de sostenibilidad social y desarrollo económico de la aviación y de sus ecosistemas laborales. Asimismo, en lo que respecta a la capacidad organizativa y la sostenibilidad socialmente responsable, los esfuerzos eficaces para atraer y retener a la fuerza laboral deberían basarse en el fortalecimiento de las estrategias sociales, laborales y de desarrollo del capital humano mediante el “trabajo decente” y los principios y derechos fundamentales en el trabajo de la OIT.

2.2 La industria de la aviación está comprometida a seguir ofreciendo uno de los medios de transporte más seguros. Sin embargo, con el fin de atraer y alentar a los trabajadores a permanecer en la industria, las perspectivas profesionales y las condiciones de trabajo deberían ser competitivas y promover el trabajo decente. Si bien el sector de la aviación crea muchos empleos decentes, es necesario seguir mejorando en ámbitos relacionados con la seguridad y salud en el trabajo y las condiciones laborales, así como en la prevención y gestión de la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. Garantizar el trabajo decente, en particular reafirmando que la relación de trabajo mantiene plena vigencia como medio para proporcionar certidumbre y protección jurídica a los trabajadores de la aviación civil, es primordial para atraer y retener al personal de baja y alta cualificación, y preservar los empleos, reconociendo al mismo tiempo las particularidades del sector.

2.3 Es necesario adoptar un enfoque centrado en las personas a fin de promover el trabajo decente e invertir en formación, capacitación y aprendizaje permanente. Para seguir manteniendo elevados estándares de seguridad y calidad, es necesario evaluar las necesidades del mercado de trabajo y hacer frente a la escasez de competencias mediante la readaptación profesional y el perfeccionamiento de competencias, el análisis de las mejores prácticas en materia de reconocimiento transfronterizo de las competencias, la certificación profesional, los aprendizajes, el aprendizaje permanente y el establecimiento de mecanismos de colaboración tripartita. Esto contribuirá a restablecer el atractivo de la industria y a promover una mayor diversidad en la fuerza laboral, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional. Los mecanismos de financiación pública podrían contribuir a estos objetivos.

⁷ Doc 10009, conclusión 2.1.3.1(b) y recomendación 2.2.4(d).

3. CONCLUSIÓN

3.1 Desde la anterior Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), el ritmo de adopción de medidas de reglamentación económica que podrían propiciar una mayor liberalización se ha visto afectado por la pandemia de COVID-19 y las tensiones geopolíticas. La atracción y retención de la fuerza laboral, el trabajo decente y los entornos de trabajo seguros y saludables están interrelacionados con las medidas de reglamentación económica, la sostenibilidad empresarial, la rentabilidad y la seguridad operacional.

3.2 La OIT ha defendido sistemáticamente un enfoque basado en el “trabajo decente” como contribución al análisis de la OACI de las cuestiones laborales y sociales, tanto en anteriores ATConf y periodos de sesiones de la Asamblea, como en grupos de trabajo informales del Consejo, la Cumbre Mundial sobre la Igualdad de Género en la Aviación, reuniones de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y reuniones del Grupo experto en reglamentación del transporte aéreo (ATRP). La OIT acogería favorablemente la continuidad y profundización de la colaboración sectorial con la OACI en el marco de un Acuerdo OIT-OACI renovado.

— FIN —