



NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

- Cuestión 3:** Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
- 3.2:** Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

MODELO DE ARTÍCULO SOBRE “ASPECTOS SOCIALES Y LABORALES” NECESARIO EN LOS NUEVOS TASA PARA AVANZAR HACIA UNA LIBERALIZACIÓN SOCIALMENTE SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

[Nota presentada por la Organización Internacional del Trabajo de las Naciones Unidas (OIT), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA)]

RESUMEN

Las salvaguardias laborales y sociales no pueden separarse y están interrelacionadas con la liberalización gradual, ordenada y sostenible del transporte aéreo internacional. Tras las Conclusiones y recomendaciones adoptadas por anteriores Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo, algunos Estados miembros y organismos regionales han incluido un artículo sobre “aspectos laborales y sociales” en acuerdos de servicios aéreos (ASA) recientes. Esto respalda el principio de que la sostenibilidad laboral y social del sector constituye un elemento vital estratégicamente, que debería considerarse de manera conjunta con los esfuerzos de liberalización, inversión y conectividad.

De hecho, cualquier estrategia de crecimiento, conectividad y expansión centrada exclusivamente en la concesión de “**pleno** acceso a los mercados” y “disposiciones de acceso a los mercados **plenamente** flexibles” en los ASA podría conducir a una situación fuera de control cuyo resultado fuera exactamente el contrario del que pretende. Un cambio estructural de este tipo en materia de acceso a los mercados, la propiedad, las operaciones y la consolidación, así como la incorporación de nuevos modelos y prácticas empresariales por parte de las líneas aéreas (incluidos cambios en la propiedad y el control), tendría repercusiones en el empleo y la protección laboral, y representaría un desafío para la eficiencia, la seguridad operacional, la sostenibilidad social, la supervisión reglamentaria y el control del cumplimiento de las normas en el sector de la aviación.

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

- 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 Organización Internacional del Trabajo de las Naciones Unidas (OIT) de 2023 para el sector de la aviación;

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

b) encomiar la labor del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) en el desarrollo ulterior de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) del Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos (TASA) e instar al Grupo de expertos que incluya un artículo opcional sobre “aspectos laborales y sociales” en el marco de la actualización del TASA; y c) alentar a los Estados miembros a que impulsen decididamente disposiciones jurídicas e institucionales y una armonización progresiva de los marcos reglamentarios que incorporen salvaguardias del trabajo decente, en particular las acordes con los principios y derechos fundamentales en el trabajo de 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</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	ATConf/7-WP/5, <i>Optimización de la conectividad aérea mediante marcos de reglamentación económica mejorados</i> , 2026 Modelo de artículo de Austria para los ASA ASA UE-Qatar ASA UE-ASEAN 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 ATConf/6: Informe (Doc 10009), 2013 Estudio de la Secretaría sobre los aspectos de seguridad operacional y de protección de la aviación en la liberalización económica, 2005, Comunicación a los Estados EC 2/93, AN 11/41-05/83, 12 de agosto de 2005 ATConf/5: Informe (Doc 9819), 2003 ATConf/4: Informe (Doc 9644), 1994

1. ANTECEDENTES

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. En 2023, la OIT convocó una reunión técnica sobre una recuperación económica verde, sostenible e inclusiva para el sector de la aviación civil. La reunión adoptó Conclusiones y recomendaciones, entre las que cabe destacar el párrafo 7 siguiente:

“Los cambios estructurales relativos a la propiedad, las operaciones y la consolidación, y la incorporación de nuevos modelos y prácticas empresariales (lo que incluye la propiedad y el control en países distintos del Estado de matriculación) constituyen características del sector que podrían tener repercusiones en el empleo y la protección laboral, y pueden representar un desafío para la supervisión y el control del cumplimiento de la normativa. Abordar esas especificidades del sector de manera coherente, en los ámbitos político, normativo y práctico, permitiría promover el trabajo decente en el sector y superar los retos en materia de seguridad y salud, y de inspección”.

1.2 La Organización de Aviación Civil Internacional (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. Las anteriores Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo de la OACI han adoptado conclusiones y recomendaciones, que incluyen los siguientes principios:

- a. *“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 aeropuertos, los intermediarios de la distribución y los trabajadores”².*
- b. *“la liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como importante parte interesada 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”³.*
- c. *“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”⁴.*

2. ANÁLISIS

2.1 De conformidad con sus atribuciones y desde la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), el Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) ha realizado una encomiable labor de apoyo al trabajo de la OACI, teniendo en cuenta al mismo tiempo las opiniones de los Estados miembros y las partes interesadas. Durante más de una década, el ATRP ha llevado a cabo una labor exhaustiva para proporcionar a los Estados miembros una base que permita avanzar en la liberalización y el desarrollo.

2.2 Más recientemente, el ATRP ha impulsado revisiones opcionales del modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) existente como herramienta que los Estados miembros y los negociadores de servicios aéreos pueden utilizar a su discreción para seguir desarrollando el transporte aéreo. Actualmente, uno de los grupos de trabajo del ATRP está estudiando la posible inclusión en el TASA de un artículo modelo facultativo sobre cuestiones laborales y sociales. Se trata de un avance de gran calado. De culminarse, dicho modelo de artículo podría respaldar los principios de la OACI de fomentar la evolución del transporte aéreo de manera ordenada, eficiente y económica, respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales.

² 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.

³ Doc 9819, ATConf/5, conclusión 1.1.3.1(f).

⁴ Doc 10009, ATConf/6: conclusión 2.1.3.1(b).

2.3 Según la información de que dispone la OIT, en varios acuerdos de servicios aéreos (ASA) recientes se han incluido cláusulas relativas a cuestiones laborales y sociales. La cláusula modelo de Austria y los ASA de la Unión Europea con Qatar y con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático también han incluido disposiciones de este tipo. Algunas de estas disposiciones se basan en los siguientes conceptos:

- que los ASA repercuten en las cuestiones laborales, el empleo y las condiciones de trabajo;
- la aceptación de los principios de las normas internacionalmente reconocidas recogidas en los convenios internacionales;
- el fomento y la exigencia de normas laborales rigurosas; y
- la mención a que todos “los Estados miembros de la OIT tienen el deber de adoptar, aplicar y hacer cumplir de manera efectiva la legislación nacional para velar por que los principios y derechos fundamentales en el trabajo y los convenios internacionales del trabajo ratificados protejan y se apliquen a todos los trabajadores del sector de la aviación civil, tomando en consideración sus obligaciones en virtud de otras normas internacionales del trabajo”⁵.

2.4 La nota de estudio 5 (ATConf/7-WP/5) parece plantear un enfoque sumamente entrópico para resolver décadas de problemas de reglamentación económica de difícil solución. Sus “vías prácticas centradas en la implementación para que los Estados optimicen la conectividad aérea mediante la liberalización del acceso a los mercados” destacan en particular la concesión de “pleno acceso a los mercados” y “disposiciones de acceso a los mercados plenamente flexibles” en los ASA. Sin embargo, la OACI también ha subrayado la “necesidad de que los Estados cumplan sus responsabilidades fundamentales de vigilancia reglamentaria en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación, independientemente de cualquier cambio en los arreglos de reglamentación económica”⁶.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El crecimiento y la expansión del sector de la aviación deben evolucionar y llevarse a cabo mejor que hasta ahora: han de llevar al sector a nuevas cotas, en particular en materia de sostenibilidad social. Para combatir la escasez de competencias y atraer y alentar al personal a permanecer en el sector, las perspectivas profesionales y las condiciones de trabajo deberían ser competitivas y promover el trabajo decente. Garantizar el trabajo decente es primordial para atraer y retener a trabajadores tanto de baja como de alta cualificación, y preservar los empleos, sin dejar de reconocer las particularidades del sector.

3.2 La Conferencia puede alentar a los miembros del ATRP y a las partes interesadas a actuar con rapidez y hacer lo necesario para garantizar que se incluya en los ASA un artículo modelo facultativo sobre aspectos sociales y laborales. Esto respaldaría las estrategias nacionales destinadas a aumentar la competitividad y el atractivo del sector de la aviación, con beneficios para los Estados miembros, la conectividad, las inversiones, las líneas aéreas y los trabajadores y las trabajadoras.

— FIN —

⁵ 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, párr. 7.

⁶ OACI, Estudio sobre los aspectos de seguridad operacional y de protección de la aviación en la liberalización económica, 2005.