ATConf/7-WP/212
16/11/26

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

PROYECTO DE INFORME

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

Nota: La conferencia examina esta cuestión en dos partes: ***A) personal de la aviación; y B) creación de capacidad.***

Parte A: Personal de la aviación

1.2.1 DOCUMENTACIÓN

1.2.1.1 En la nota WP/62, presentada por la República Dominicana, la Asociación de Servicios Aeroportuarios (ASA World), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), y copatrocinada por Omán y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), se hace hincapié en que la sostenibilidad social es un componente integral de la sostenibilidad de la aviación y contribuye de manera fundamental a la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia de la industria. La nota destaca la importancia de contar con un personal de aviación calificado y que reciba apoyo, incluso en el contexto de tecnologías emergentes, y promueve la institucionalización de la sostenibilidad social dentro de la labor de la OACI mediante una mayor cooperación con la OIT. Invita a la conferencia a apoyar la renovación y, según sea necesario, la modificación del Acuerdo OACI-OIT, propiciar que continúen las consultas entre las secretarías de ambas organizaciones, asegurar que el acuerdo renovado impulse prioridades y áreas de interés común acordadas, y pedir a la OACI que elabore orientaciones para los Estados sobre sostenibilidad social en consonancia con el objetivo estratégico Ningún país se queda atrás (NCLB).

1.2.1.2 La nota WP/69, presentada por Italia en nombre de la Unión Europea (UE), sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), examina la forma en que la automatización, la inteligencia artificial, la digitalización, la robótica, las torres de control remotas y los sistemas de aeronaves no tripuladas están transformando los puestos de trabajo y las competencias requeridas en la aviación. La nota pone de relieve que se está produciendo una transición al seguimiento de sistemas automatizados y a las decisiones basadas en datos, y plantea los riesgos de escasez de competencias y dependencia excesiva de la automatización. Se enfatiza la necesidad de instrucción continua, reciclaje profesional y perfeccionamiento de competencias, así como condiciones de trabajo decente, un diálogo social eficaz y un entorno laboral seguro para atraer y retener a las y los profesionales de la aviación. Se invita a la conferencia a alentar a la OACI a que identifique las futuras competencias y necesidades de instrucción a través del programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y fortalezca la cooperación con la OIT para promover el trabajo decente y sostenible en el sector.

1.2.1.3 En la nota WP/113, Omán, ITF, IFALPA, la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) y la OIT hacen hincapié en que promover la participación y el empoderamiento de las mujeres en la fuerza laboral de la aviación es un importante elemento habilitador de la sostenibilidad de la fuerza laboral, el crecimiento inclusivo y la consecución del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI y de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. La nota destaca las barreras persistentes que afectan a la atracción, la retención y la promoción profesional de las mujeres en la aviación y pone de relieve el papel complementario de la atracción, la retención y el desarrollo para favorecer la participación de las mujeres. Se invita a la conferencia a reafirmar la importancia de la igualdad

de género y la participación de las mujeres en la aviación, a alentar a los Estados miembros y a la industria a abordar las barreras que afectan a las mujeres durante todo el ciclo de empleo, apoyar el estudio pionero de la OACI sobre las mujeres en la aviación mundial y transformar sus conclusiones en orientaciones prácticas, acciones e indicadores cuantificables, y velar por la participación significativa de las trabajadoras de la aviación y de las organizaciones que las representan en la implementación de las iniciativas derivadas del estudio y del trabajo sobre igualdad de género relacionado con el estudio.

1.2.1.4 La nota WP/41, presentada por Tailandia, destaca la necesidad de vincular mejor el desarrollo de tecnologías emergentes de aviación con la planificación e instrucción del personal, incluyendo la alineación de la política de la OACI sobre innovación con la estrategia de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP). Basándose en la experiencia de Tailandia con su entorno de prueba controlado para experimentación regulatoria de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la nota hace hincapié en la instrucción práctica y la coordinación intersectorial para reforzar la vigilancia regulatoria. Invita a la conferencia a instar a los Estados a desarrollar estrategias para el personal y planes de estudio de instrucción junto con regulaciones para las tecnologías emergentes, y a pedir a la OACI que desarrolle herramientas especializadas de capacitación, orientaciones sobre competencias e intercambio de conocimientos, vinculando al mismo tiempo la política de la OACI sobre innovación y el NGAP a nivel estratégico.

1.2.1.5 La nota WP/114, presentada por la OIT, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), ITF, IFATCA, IFALPA y ASA World, hace un llamamiento a una mayor colaboración entre la OACI y la OIT para promover la sostenibilidad de la fuerza laboral y la uniformidad de las políticas en apoyo al desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Sobre la base de los principios laborales y sociales adoptados por anteriores conferencias mundiales de transporte aéreo y las conclusiones y recomendaciones de la OIT de 2023 para el sector de la aviación civil, la nota promueve la renovación del Acuerdo OACI-OIT y el fortalecimiento de la cooperación entre ambas organizaciones. Se invita a la conferencia a solicitar a los Estados miembros que reafirmen y se basen en los principios y recomendaciones laborales y sociales existentes, a pedir a la OACI que conceda alta prioridad a la renovación del Acuerdo OACI-OIT, incluida la elaboración de un plan de trabajo conjunto, y a autorizar a la OACI a colaborar con la OIT en cuestiones relacionadas con la sostenibilidad de la fuerza laboral, entre ellas, la atracción y retención de la fuerza laboral, la planificación de una transición justa y cuestiones de seguridad y salud en el trabajo.

1.2.2 DEBATE

1.2.2.1 Al examinar las notas WP/62, WP/69, WP/113, WP/41 y WP/114, la conferencia analiza la importancia de la sostenibilidad de la fuerza laboral como elemento habilitante de un sector de aviación seguro, protegido, resiliente y sostenible. Las delegaciones destacan la importancia de la atracción y la retención de la fuerza laboral, la igualdad de género, la inclusión social y la adaptación a los cambios tecnológicos para contribuir a una fuerza laboral de la aviación fuerte y resiliente.

1.2.2.2 La conferencia debate las implicaciones de la automatización, la inteligencia artificial, la digitalización y las tecnologías emergentes de aviación para las necesidades relativas a la fuerza laboral y las necesidades futuras de competencias en todo el sector. Se expresa apoyo para fortalecer los vínculos entre la planificación de la fuerza laboral, la educación, la instrucción y el desarrollo de competencias, y la innovación tecnológica, incluso en apoyo a la introducción segura y eficaz de tecnologías emergentes de aviación. Las delegaciones subrayan que la planificación de la fuerza laboral, la educación, la instrucción y el desarrollo de competencias deben evolucionar paralelamente a la innovación tecnológica y a la introducción de tecnologías emergentes de aviación.

1.2.2.3 La conferencia analiza la cooperación entre la OACI, la OIT, los Estados, la industria, las organizaciones sindicales y otros actores para fortalecer la sostenibilidad de la fuerza laboral, el desarrollo del capital humano y la preparación futura de la fuerza laboral. Si bien varias delegaciones se manifiestan a favor de la continuación y el fortalecimiento de la cooperación entre la OACI y la OIT, algunas delegaciones hacen hincapié en la importancia de mantener una clara distinción entre los respectivos mandatos y responsabilidades de las organizaciones en cuestión.

1.2.2.4 La conferencia debate además la necesidad de establecer medidas adecuadas para atraer a las mujeres a la aviación, retenerlas y promover su desarrollo profesional y para hacer frente a los obstáculos para su participación y progreso en el sector. Las delegaciones reconocen la importancia de que las mujeres estén cada vez más representadas en la aviación como factor esencial para sostener la futura fuerza laboral del sector y se muestran a favor de promover su igualdad de oportunidades en este ámbito.

1.2.2.5 La conferencia toma nota de las notas de información WP/146, presentada por Kazajstán, y WP/189 presentada por la ITF.

1.2.3 CONCLUSIÓN

1.2.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la cuestión 1.2 del orden del día, la conferencia llega a las siguientes conclusiones:

a) la sostenibilidad de la fuerza laboral, que incluye la atracción y la retención de personal, la igualdad de género, la inclusión social, los principios y derechos fundamentales en el trabajo y la adaptación al cambio tecnológico, es un importante elemento habilitante de un sector de la aviación seguro, protegido, resiliente y sostenible;

b) la planificación de la fuerza laboral, la educación, la instrucción y el desarrollo de competencias deberían evolucionar a la par de la innovación tecnológica y la introducción de tecnologías emergentes de aviación para fortalecer la sostenibilidad de la fuerza laboral y su preparación para el futuro;

c) la continuación y el fortalecimiento de la cooperación entre los Estados, la OACI, la OIT, la industria y otras partes interesadas, respetando los mandatos y responsabilidades de cada parte, siguen siendo importantes para promover la sostenibilidad de la fuerza laboral, el desarrollo del capital humano y la preparación futura de la fuerza laboral en todo el sector de la aviación;

d) la creciente representación de mujeres en la aviación contribuye en gran medida a sostener la futura fuerza laboral del sector, y deben intensificarse las actividades para establecer políticas y mecanismos adecuados a fin de atraer a las mujeres a la aviación, retenerlas y promover su desarrollo profesional; y

e) la OACI debería considerar renovar el memorando de acuerdo entre la OACI y la OIT para mantener la cooperación y colaboración en curso entre las dos organizaciones hermanas de las Naciones Unidas.

1.2.4 RECOMENDACIÓN

Recomendación 1.2/1 — El transporte aéreo en el plan estratégico a largo plazo de la OACI: Acelerar la aviación hacia 2050 – Personal de la aviación

La conferencia recomienda que:

a) Los Estados y las partes interesadas de la aviación deberían armonizar la planificación de la fuerza laboral, la instrucción y el desarrollo de competencias en la aviación para que evolucionen a la par de la innovación tecnológica y la introducción de la automatización, la inteligencia artificial y las tecnologías emergentes de aviación, en particular, mediante el reciclaje profesional y el perfeccionamiento continuos de las competencias y la preservación de las competencias humanas esenciales y de una supervisión humana sustantiva;

b) la creciente representación de mujeres en la aviación contribuye en gran medida a sostener la futura fuerza laboral del sector, y deben intensificarse las actividades para establecer políticas y mecanismos adecuados a fin de atraer a las mujeres a la aviación, retenerlas y promover su desarrollo profesional;

c) los Estados y las partes interesadas de la aviación deben reforzar la cooperación para atraer, retener y desarrollar una fuerza laboral de la aviación calificada, diversa, inclusiva y resiliente, mediante medidas que promuevan la inclusión social y tengan en cuenta los marcos jurídicos, institucionales y regulatorios nacionales; y

d) la OACI debe fortalecer el marco mundial de desarrollo de la fuerza laboral con miras a 2050 y potenciar la cooperación con los Estados, la OIT y las partes interesadas de la aviación pertinentes, en consonancia con sus respectivos mandatos y responsabilidades.

Parte B: Creación de capacidad

1.2.5 DOCUMENTACIÓN

1.2.5.1 La nota WP/39, presentada por China, pone de relieve la escasez mundial de personal calificado encargado de la reglamentación en la aviación civil y las lagunas en la evaluación de las necesidades de instrucción de los Estados, en especial en los países en desarrollo. La nota presenta la experiencia de China en el dictado de instrucción especializada en aviación a más de 2 000 participantes procedentes de más de 30 países durante tres años, complementando el sistema mundial de instrucción de la OACI. Enfatiza la necesidad de reforzar la evaluación y el intercambio de información sobre las necesidades nacionales de instrucción para ajustar mejor los programas de instrucción a la demanda y apoyar la creación de capacidad entre los organismos reguladores de la aviación civil en todo el mundo. Se invita a la conferencia a pedir a la OACI que instaure un mecanismo mundial para evaluar y compartir las necesidades de instrucción y difundir buenas prácticas en el marco del objetivo estratégico Ningún país se queda atrás (NCLB) y del programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), y a alentar a los Estados, organizaciones regionales e instituciones de instrucción a reforzar las alianzas y la creación de capacidad para respaldar la implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

1.2.5.2 La nota WP/63, presentada por la República Dominicana, ASA World, IFALPA, IFATCA e ITF, y copatrocinada por Omán, pone de manifiesto las dificultades sistémicas a la hora de atraer y retener profesionales de la aviación, incluyendo la falta de competencias, las vías fragmentadas de transición de la instrucción al empleo, la evolución profesional limitada y las barreras para la inclusión. El documento subraya la necesidad de integrar la planificación de la fuerza laboral, el desarrollo de competencias y las trayectorias profesionales inclusivas en las estrategias nacionales de aviación y desarrollo económico, mediante un diálogo social estructurado entre los gobiernos, la industria, las instituciones de formación y las organizaciones representativas del personal. Se invita a la conferencia a reconocer el desarrollo de la fuerza laboral como elemento habilitador clave para el crecimiento sostenible de la aviación, alentar a los Estados a incorporar el diálogo social en las estrategias nacionales de aviación e inversión en consonancia con el objetivo NGAP de la OACI, y fortalecer la cooperación entre la OACI, la OIT y otras partes interesadas para coordinar y mejorar las vías de acceso al empleo y las condiciones laborales del personal.

1.2.5.3 La nota WP/57, presentada por Indonesia, destaca la importancia de desarrollar el capital humano en el sector de la aviación, junto con la infraestructura física y digital, para hacer frente a la escasez de personal, la evolución de los requisitos de competencias y la desigualdad de la capacidad de instrucción. Partiendo de la experiencia del Centro de Instrucción de Garuda Indonesia, la nota propone una fórmula integrada que combina la instrucción basada en competencias y en datos comprobados, el desarrollo de las cualidades de liderazgo, la instrucción en mantenimiento, los factores humanos, la gestión de la seguridad operacional y la formación en cuestiones de sostenibilidad, con el apoyo de asociaciones entre organismos encargados de la reglamentación, líneas aéreas, organismos de instrucción, el mundo académico y proveedores de tecnología. Se invita a la conferencia a alentar a los Estados a que integren el desarrollo del capital humano en la planificación de las inversiones en aviación, promover las asociaciones sectoriales y los sistemas de instrucción adaptables, e invitar a la OACI a facilitar el intercambio de conocimientos a escala internacional, difundir buenas prácticas y proporcionar orientaciones y mecanismos de creación de capacidad para reforzar las competencias y la resiliencia del personal de la aviación.

1.2.5.4 La nota WP/66, presentada por Italia en nombre de la Unión Europea (UE), sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), pone de

relieve la creciente escasez de personal en el sector de la aviación y la pérdida de atractivo de la aviación como opción profesional, debido en parte a las preocupaciones sobre su impacto ambiental y sostenibilidad. Basándose en la campaña portuguesa "Tus Alas Empiezan Aquí", en la que intervienen partes interesadas del sector de la aviación e instituciones educativas para promover las carreras profesionales en este ámbito, la nota propone un marco de iniciativas coordinadas para atraer y promover el desarrollo de la nueva generación de profesionales de la aviación mediante actividades de divulgación temprana, educación, sensibilización acerca de las salidas profesionales y oportunidades inclusivas. Se invita a la conferencia a solicitar a la OACI que avance en la ejecución de su estrategia NGAP, cree una plataforma pública para compartir iniciativas nacionales exitosas y aliente a los Estados a introducir medidas de incentivo para atraer talento y reforzar la resiliencia a largo plazo del personal del sector de la aviación.

1.2.5.5 En la nota WP/44, el Japón destaca la importancia de promover el desarrollo de la capacidad para atender las lagunas de capacidad entre los Estados y avanzar en la consecución del objetivo estratégico de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB). Resalta la necesidad de reforzar la visibilidad, el intercambio de información y la coordinación de las actividades de desarrollo de la capacidad en el sector de la aviación, con el fin de mejorar la transparencia, promover las asociaciones, definir las necesidades no satisfechas y posibilitar una asistencia más eficaz en materia de implementación. La nota también transmite la experiencia del Japón en la promoción de un inventario voluntario de actividades de creación de capacidad y sugiere que estos esfuerzos podrían resultar prácticos para mejorar la coordinación y la visibilidad de las actividades de apoyo a la implementación. Se invita a la conferencia a reconocer la importancia del apoyo al desarrollo de la capacidad; alentar a los Estados, las organizaciones internacionales y los asociados para el desarrollo a fortalecer y ampliar dicho apoyo, mejorando al mismo tiempo su visibilidad y coordinación; y solicitar a la OACI que continúe examinando vías prácticas para mejorar la coordinación y la visibilidad de las actividades de desarrollo de la capacidad.

1.2.5.6 La nota WP/13, presentada por Omán en nombre de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), propone la creación de un itinerario especializado de instrucción en el ámbito del Transporte Aéreo Internacional (IATTT) bajo los auspicios de la OACI para subsanar las carencias de instrucción especializada y las disparidades en los conocimientos técnicos del funcionariado de transporte aéreo de los Estados miembros. El programa propuesto ofrecería una instrucción normalizada y progresiva en derecho aeronáutico internacional, aspectos económicos del transporte aéreo, negociación de acuerdos de servicios aéreos, competencia, permisos de vuelo y protección de las personas pasajeras y de la carga aérea, con el respaldo de certificaciones con reconocimiento internacional y personal de instrucción acreditado. Se invita a la conferencia a respaldar el programa de instrucción propuesto; solicitar un estudio detallado sobre su implementación que incluya los programas, los niveles de instrucción, los mecanismos de acreditación y la creación de asociaciones; y alentar a la OACI a que estudie la elaboración de un marco internacional para la acreditación del personal de instrucción en el ámbito del transporte aéreo, a fin de velar por la calidad y la sostenibilidad de los programas de instrucción.

1.2.5.7 La nota WP/112, presentada por Omán, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), pone de relieve la necesidad de preservar la capacidad humana y el criterio propio en un contexto en el que se utilizan cada vez más la inteligencia artificial y la automatización en el sector de la aviación. Señala que algunos sistemas basados en la inteligencia artificial (IA) pueden generar resultados menos predecibles o explicables que la automatización convencional, y hace hincapié en que toda supervisión humana sustantiva requiere que las personas cuenten con las competencias, la información y la autoridad necesarias para comprender y cuestionar las decisiones respaldadas por la IA y, cuando sea necesario por motivos de seguridad operacional, anularlas. La nota invita a la conferencia a promover las evaluaciones de los factores

humanos y del impacto en la fuerza laboral, así como la participación de los trabajadores y las trabajadoras del sector en el cambio tecnológico, y a solicitar a la OACI que considere elaborar orientaciones sobre una supervisión humana sustantiva de los sistemas de aviación basados en IA y altamente automatizados.

1.2.5.8 La nota WP/97, presentada por el Sudán, analiza el futuro del transporte aéreo mundial y destaca la necesidad de reforzar su resiliencia, sostenibilidad ambiental y capacidad de innovación. Pone de relieve las dificultades financieras y tecnológicas que enfrentan los Estados en desarrollo e invita a la conferencia a apoyar la preparación ante futuras crisis, la transformación digital y la transición hacia una aviación sostenible, así como la cooperación internacional, la creación de capacidad, la financiación y la transferencia de tecnología.

1.2.5.9 La nota WP/53, presentada por Uganda en nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), pone de manifiesto las dificultades que enfrenta África a la hora de desarrollar una fuerza laboral especializada en la aviación, tales como la escasez de personal calificado, los elevados costos de instrucción, la capacidad de instrucción limitada y la escasa representación de las mujeres y las personas jóvenes. La nota propone un plan para el desarrollo acelerado de las competencias y la inclusión en el sector de la aviación africana cuya finalidad es reforzar la planificación del personal, ampliar la instrucción y la transferencia de tecnología, promover el desarrollo profesional inclusivo a través del programa “Mujeres y jóvenes en la aviación de África” (AWAYA) y facilitar el reconocimiento de certificaciones equivalentes entre los distintos Estados. Se invita a la conferencia a apoyar el plan propuesto, alentar a los Estados a elaborar planes relativos al personal del sector de la aviación y vías cuantificables para incrementar la participación de mujeres y jóvenes, y solicitar a la OACI que elabore orientaciones sobre el reconocimiento y la conversión de las licencias del personal extranjero, manteniendo al mismo tiempo las normas de seguridad operacional.

1.2.5.10 La nota WP/164, presentada por Venezuela y apoyada por 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), propone la creación de marcos regionales de cooperación NGAP para hacer frente a la escasez de personal en el sector de la aviación, sobre todo en los Estados en desarrollo. La propuesta pide que se evalúen las necesidades presentes y futuras de personal en cada región, se creen inventarios de capacidades de instrucción y se promueva la cooperación. También hace hincapié en la colaboración entre administraciones de aviación civil, centros de instrucción, universidades, actores de la industria y organizaciones internacionales, apoyándose en las estructuras regionales existentes en lugar de crear nuevas estructuras permanentes. Se invita a la conferencia a alentar la cooperación regional en el marco del programa NGAP, recomendar que las oficinas regionales de la OACI faciliten la creación de marcos adaptados, y solicitar a la OACI que elabore orientaciones e indicadores comunes para evaluar las necesidades de personal y los resultados de las iniciativas nacionales y regionales.

1.2.5.11 La nota WP/92, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Brasil, los Emiratos Árabes Unidos, la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), destaca el riesgo cada vez mayor que supone la escasez mundial de mano de obra para la seguridad operacional, la protección, la resiliencia operativa y el desarrollo económico de la aviación. La nota hace hincapié en la necesidad de atraer nuevos talentos, retener al personal profesional con experiencia, ampliar las oportunidades de instrucción y facilitar el reconocimiento y la movilidad del personal calificado, sobre todo en un contexto en el que el sector se enfrenta a cambios tecnológicos y al envejecimiento de la fuerza laboral. Pide una mayor colaboración entre los Estados, la industria, las instituciones educativas

y la OACI, sobre la base de iniciativas como el programa NGAP y el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST). Se invita a la conferencia a reforzar estas alianzas, elaborar pronósticos de la demanda mundial de fuerza laboral e indicadores del déficit de calificaciones, e incorporar la disponibilidad de personal en los análisis económicos de la OACI sobre la capacidad de los Estados y las regiones para materializar los beneficios económicos y de conectividad de la aviación.

1.2.6 DEBATE

1.2.6.1 Al examinar las notas WP/39, WP/63, WP/57, WP/66, WP/44, WP/13, WP/112, WP/97, WP/53, WP/164 y WP/92, la conferencia expresa un apoyo considerable a que se haga frente a la escasez de mano de obra, que puede tener repercusiones de gran alcance en todo el sector. Las delegaciones subrayan la necesidad de medidas prácticas para aumentar el atractivo de las carreras en aviación, incorporar nuevo talento al sector y retener personal experimentado. Se reconoce que la creación de capacidad y el desarrollo del capital humano son esenciales para el crecimiento, la resiliencia y la sostenibilidad a largo plazo de la aviación civil internacional.

1.2.6.2 A este respecto, las delegaciones destacan la importancia de fortalecer la planificación de la fuerza laboral, la educación y la instrucción, el desarrollo de competencias, el reconocimiento de calificaciones y la cooperación entre los Estados, la industria, las instituciones educativas y las organizaciones internacionales. Se expresa apoyo a la continuación de la implementación del programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), al fortalecimiento de la cooperación regional y a la mejora de los mecanismos para evaluar las necesidades de fuerza laboral y compartir buenas prácticas. Al debatir las propuestas relativas a los programas de instrucción especializada, la acreditación de personal de instrucción y la mejora de la visibilidad y coordinación de las actividades de desarrollo de la capacidad, la conferencia toma nota de que las propuestas deberán ajustarse a los mecanismos de acreditación existentes y otros marcos vigentes. La Secretaría informa de que la OACI ofrece una amplia cartera de instrucción y apoyo a la implementación, que incluye el programa de instrucción mundial en aviación, el Programa TRAINAIR PLUS y la iniciativa de la OACI de instrucción y creación de capacidad en la aviación para los Estados (Doc 10184). La Secretaría alienta a los Estados que deseen ofrecer instrucción a que lo hagan en el marco de esos programas, a fin de normalizar el contenido, asegurar la calidad y evitar duplicaciones.

1.2.6.3 La conferencia destaca además la necesidad de que el desarrollo de la fuerza laboral avance a la par de la innovación tecnológica, la automatización y la introducción de la inteligencia artificial. En las intervenciones se señala la necesidad de competencias en ámbitos como la digitalización y la ciberseguridad. Las delegaciones destacan asimismo la importancia de consultar al personal afectado, preservar las competencias humanas esenciales y mantener al ser humano en el centro de la toma de decisiones, con el apoyo de orientaciones apropiadas de la OACI.

1.2.6.4 Se observa un amplio consenso a favor de fortalecer el apoyo a la implementación y la creación de capacidad para los países en desarrollo, los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), en consonancia con el objetivo estratégico Ningún país se queda atrás (NCLB). Si bien se está a favor de mejorar las orientaciones, la cooperación y la creación de capacidad en estos ámbitos, se subraya que las nuevas iniciativas deberían aprovechar los programas y mecanismos existentes de la OACI, evitar duplicaciones y tener en cuenta los recursos disponibles.

1.2.6.5 La conferencia toma nota de la nota WP/120, presentada por el Brasil y Colombia con el apoyo de 18 Estados miembros de la CLAC, y de la nota WP/203, presentada por el Japón.

1.2.7 CONCLUSIÓN

1.2.7.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la cuestión 1.2 del orden del día, la conferencia llega a las siguientes conclusiones:

a) el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación siguen siendo esenciales para fortalecer las capacidades de los Estados y avanzar en la consecución del objetivo estratégico Ningún país se queda atrás (NCLB), en particular en los Estados en desarrollo y los Estados con limitaciones de capacidad;

b) la educación, la instrucción y el desarrollo del capital humano son fundamentales para hacer frente a la escasez de personal, crear y retener una fuerza laboral de la aviación calificada, diversa y preparada para el futuro y contribuir al crecimiento seguro, protegido, resiliente y sostenible de la aviación civil internacional. Por lo tanto, los Estados deberían seguir apoyando el programa NGAP de la OACI;

c) debería seguir fortaleciéndose la cooperación entre los Estados, la OACI, la OIT y las partes interesadas pertinentes para promover el intercambio de conocimientos, la cooperación técnica, la movilidad de la fuerza laboral y el intercambio de mejores prácticas a fin de contribuir a los objetivos de desarrollo de la fuerza laboral, retención del talento y creación de capacidad;

d) las estrategias de desarrollo de la fuerza laboral deberían seguir evolucionando en respuesta a la innovación tecnológica y las tecnologías emergentes de aviación, velando al mismo tiempo porque los enfoques centrados en el ser humano sigan siendo parte integral de las decisiones y la supervisión operacional; y

e) cuando corresponda, las iniciativas de creación de capacidad e instrucción deberían aprovechar los programas y marcos existentes de la OACI para promover la normalización, la calidad, la coordinación y el uso eficiente de los recursos, evitando al mismo tiempo duplicaciones.

1.2.8 RECOMENDACIÓN

Recomendación 1.2/2 — El transporte aéreo en el plan estratégico a largo plazo de la OACI: Acelerar la aviación hacia 2050 – Creación de capacidad

La conferencia recomienda que:

a) los Estados deberían fortalecer la planificación de la fuerza laboral, la educación y la instrucción para hacer frente a la escasez de personal, contratar y retener una fuerza laboral de la aviación calificada y diversa que pueda adaptarse a la innovación tecnológica y las tecnologías emergentes de aviación, velando por que los enfoques centrados en el ser humano sigan siendo parte integral de las decisiones y la supervisión operacional;

b) los Estados deberían fortalecer la cooperación con las partes interesadas regionales y de la industria pertinentes para mejorar el intercambio de conocimientos, la cooperación técnica, la movilidad de la fuerza laboral y el intercambio de mejores prácticas, a fin de contribuir a los objetivos de desarrollo de la fuerza laboral, retención del talento y creación de capacidad;

c) la OACI debería continuar implementando el NGAP y fortalecer la cooperación con los Estados, la OIT y otras partes interesadas para compartir buenas prácticas y proporcionar orientación y apoyo técnico con respecto a la contratación, la retención, la movilidad de la fuerza laboral y la supervisión humana a medida que evolucionen las tecnologías de aviación; y

d) la OACI debería aprovechar los marcos existentes, como el Programa TRAINAIR PLUS, para reforzar la colaboración entre las partes interesadas en la determinación de las necesidades y la elaboración de trayectorias progresivas de instrucción basada en competencias. En el mismo sentido, la OACI y sus asociados deberían seguir estudiando oportunidades de mejorar la coordinación de los proyectos de apoyo a la implementación, a fin de contribuir al objetivo estratégico Ningún país se queda atrás, prestando especial atención a los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral, los pequeños Estados insulares en desarrollo y otros Estados con capacidad limitada.

— FIN —