Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/62
25/9/26

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

SOSTENIBILIDAD SOCIAL PARA POTENCIAR LA CONECTIVIDAD MUNDIAL, EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA RESILIENCIA EN UN MUNDO DINÁMICO

[Nota 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)]

RESUMEN

El personal de la aviación es el eje de la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia del sector. Esta realidad se puso de manifiesto a raíz de la pandemia de COVID-19 y la reanudación y recuperación posteriores, pero hay señales de que esta enseñanza ha sido olvidada. La sostenibilidad de la aviación integra las dimensiones social, económica y ambiental, tres componentes inseparables, interrelacionados y que se fortalecen mutuamente.

Solicitamos a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que avance más allá del mero reconocimiento y toma de conciencia de la sostenibilidad social y trabaje para institucionalizar este concepto de manera sustantiva en sus procesos de trabajo. Una de las formas más eficaces de conseguir este objetivo es mediante la renovación y ampliación del Acuerdo OACI-Organización Internacional del Trabajo (OIT) firmado en 2022. La ampliación de esta cooperación es necesaria para abordar las prioridades relativas a la fuerza laboral, incluida su resiliencia, y así consolidar una industria de la aviación sostenible, centrada en las personas y preparada para el futuro. Este es precisamente el objetivo que han de perseguir la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) y la OACI.

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

a) asegurar la renovación, y modificación de ser necesario, del Acuerdo OACI-OIT antes de su vencimiento en 2027.
b) instar a que se renueven y continúen las estrechas consultas entre las secretarías de ambas organizaciones, para operacionalizar e implementar el actual y renovado Acuerdo OACI-OIT;
c) solicitar que uno de los elementos centrales del Acuerdo renovado entre la OACI y la OIT incluya el compromiso de asegurar la puesta en práctica de los objetivos, las áreas de preocupación e interés comunes y las prioridades; y

d) solicitar a la OACI que elabore orientaciones para los Estados en las que se identifiquen aquellos ámbitos en los que la sostenibilidad social requiera el respaldo de normas reglamentarias y apoyo de infraestructuras que reafirmen el compromiso de la OACI con el objetivo estratégico Ningún país se queda atrás (NCLB).	
Objetivos estratégicos:	*El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo;* y *Ningún país se queda atrás*
Repercusiones financieras:	Ninguna
Referencias:	Resoluciones de la Asamblea de la OACI A40-21, A41-24 y A41-WP/55 Acuerdo entre la OIT y la OACI, 2022 Conclusiones y recomendaciones de la reunión técnica de la OIT sobre una recuperación económica verde, sostenible e inclusiva para el sector de la aviación civil, 2023,TMGCAS/2023/9 Doc 9587 - *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* Informes de la ATConf/5(2003) y la ATConf/6 (2013) A42-WP/205 de la OACI Informe final del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, 2020 Listado actualizado de los principios fundamentales y recomendaciones del CART, 2021

1. COBRAR IMPULSO: RECONOCIMIENTO Y PRINCIPIOS DE LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha ido reconociendo cada vez más que la sostenibilidad social está interrelacionada y directamente vinculada a la seguridad operacional y el crecimiento de la aviación. El sector no necesita otra pandemia para recordar que la mano de obra es fundamental para la seguridad operacional, el crecimiento y la resiliencia de la aviación.

1.2 En 2020 el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo ubicó la protección de la fuerza laboral en el centro de su marco de reanudación y recuperación. El primero de los diez principios clave del CART comprometía a los Estados y al sector a "proteger a las personas", ampliando explícitamente esa protección a "el público viajero, las tripulaciones y demás personal a lo largo de toda la experiencia de viaje", lo que situaba al personal del sector de la aviación en pie de igualdad con las personas pasajeras en las orientaciones de más alto nivel de la OACI para la recuperación tras la pandemia. El propio informe del CART reconoció que "es de importancia decisiva que la industria de la aviación goce de buena salud para mantener altos niveles de seguridad operacional y de seguridad de la aviación", vinculando directamente la viabilidad de la fuerza laboral con los resultados de seguridad operacional que la OACI tiene por misión proteger.

1.3 La sostenibilidad social se ha analizado durante las tres últimas Asambleas de la OACI (véanse la resolución A40-21 de la Asamblea, la resolución A41-24 de la Asamblea, la nota A41-WP/55 y la nota A42-WP/205). En concreto, en 2025, la nota A42-WP/205, que contó con un amplio respaldo de la Asamblea, señaló que se está llevando a cabo una labor importante en materia de desarrollo económico en el marco del Comité de Transporte Aéreo, bajo la dirección del Consejo de la OACI (AT-SD 223/3). En la nota A42-WP/205 también se señalaba el vínculo fundamental entre la cultura de seguridad operacional

positiva y la dimensión social. Los Estados y los organismos reguladores son cada vez más conscientes de que la liberalización y el crecimiento deben equilibrarse y medirse de modo que brinden un nivel de seguridad operacional equivalente o superior. El Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) ha analizado diversos aspectos de la liberalización económica y ha señalado que las normas sociales y laborales son importantes para el personal del sector de la aviación y actualmente está elaborando un texto específico para abordar estas cuestiones en un futuro modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA).

1.4 Asimismo, en 2022, el Acuerdo entre la OACI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) abrió la puerta a que estos dos organismos reguladores de las Naciones Unidas colaboraran en cuestiones comunes y compartieran conocimientos especializados que pudieran contribuir a la sostenibilidad general de la aviación civil. En 2027, la OACI tendrá la oportunidad de suscribir un nuevo acuerdo, aprovechar la experiencia de la OIT en cuestiones sociales y ampliar los avances ya logrados en ámbitos de interés y preocupación comunes (las mujeres y la aviación, el futuro del trabajo digno y la recopilación de datos).

1.5 En 2023, la Reunión Técnica de la OIT sobre una recuperación económica verde, sostenible e inclusiva para el sector de la aviación civil congregó a Gobiernos, representantes del sector y personal de la aviación, quienes aprobaron una serie de recomendaciones en las que se establecen varios principios de sostenibilidad social en la aviación basados en el trabajo digno, entre los que se incluyen:

a. Para atraer y animar al personal a permanecer en el sector, *las perspectivas profesionales y las condiciones laborales deben ser competitivas y promover el trabajo digno*.

b. *Un entorno de trabajo seguro y saludable está estrechamente relacionado con la seguridad operacional*, y uno de los aspectos clave en materia de seguridad y salud ocupacional son los horarios de trabajo y descanso (límites de tiempo de servicio).

c. *La cultura de seguridad positiva tiene como objetivo que el sector sea más seguro sin temor a represalias*, y podría contribuir de forma efectiva a igualar las condiciones entre los países, favorecer el cumplimiento de los reglamentos técnicos y ocuparse de la violencia, el acoso y otras inquietudes relacionadas con la notificación de incidentes y sucesos.

d. *Una transición justa hacia un futuro laboral que contribuya al desarrollo sostenible pasa por el diálogo social, cuyo eje central es la negociación colectiva*. El diálogo social fomenta la conciliación y allana el camino para que los trabajadores, los empleadores y los gobiernos pongan en práctica un enfoque centrado en las personas respecto al futuro del trabajo, con el fin de asegurar el crecimiento, la continuidad, la estabilidad y la sostenibilidad general del sector en los próximos años.

2. Tecnologías emergentes: primero la gente

2.1 La falta de mano de obra adecuada es un problema en cualquier sector, pero la aviación depende de un número significativo de grupos de personas altamente calificadas y especializadas, no solo en aras de la resiliencia, sino, sobre todo, con fines de crecimiento. No puede haber un crecimiento significativo si existe un cuello de botella provocado por un factor social que dificulta la retención y la captación de mano de obra calificada. Esto es especialmente cierto en el caso de los países menos

adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

2.2 El despliegue cada vez más rápido de la inteligencia artificial (IA), la automatización y el análisis avanzado de datos en la gestión del tránsito aéreo, la operación de aeronaves, el mantenimiento y la atención de las personas pasajeras no puede ir en detrimento de la fuerza laboral, que sigue siendo fundamental para la seguridad de las operaciones. Cuando la tecnología se introduce sin un diálogo social y sin la correspondiente inversión en capacitación y reciclaje profesional, se corre el riesgo de que las brechas de capacidad se amplíen en lugar de reducirse, sobre todo en aquellos Estados que carecen de los recursos necesarios para adaptarse con rapidez.

2.3 Un enfoque de las tecnologías emergentes que anteponga a la gente exige que los Estados y el sector empresarial consideren la transición laboral como un proceso planificado y no como un subproducto de la innovación. Esto implica determinar, a través del diálogo social, qué competencias ya no serán necesarias y cuáles se crearán, y garantizar que existan mecanismos (programas de reciclaje profesional y marcos de competencias actualizados) para que el personal pueda reorientarse hacia nuevas funciones, en lugar de abandonar el sector. El concepto de "transición justa" de la OIT, al que hicieron referencia los gobiernos, la industria y el personal en la Reunión Técnica de la OIT de 2023, ofrece un marco al que la OACI puede recurrir, en lugar de desarrollar uno propio.

2.4 La relación entre la adopción de la tecnología y la cultura de seguridad operacional positiva es directa. Los sistemas basados en la inteligencia artificial siguen dependiendo de la supervisión, el criterio y la confianza de las personas; una fuerza laboral que se muestra preocupada por la seguridad en el empleo, que no ha recibido la formación adecuada sobre los nuevos sistemas o que se ve excluida de las decisiones sobre cómo se implementa la tecnología es menos propensa a expresar abiertamente sus inquietudes o a utilizar de forma constructiva las nuevas herramientas. Incorporar las consideraciones de sostenibilidad social en la gobernanza de las tecnologías emergentes no constituye, por ende, un asunto social accesorio, sino un requisito previo para fundamentar la seguridad operacional que dichas tecnologías pretenden reforzar.

2.5 Esto resulta especialmente urgente para los PMA, los PDSL y los PEID, donde la limitada capacidad institucional y humana implica que la brecha entre los que adoptan las tecnologías de forma temprana y los que se quedan atrás podría ampliarse aún más a falta de un apoyo específico. Las orientaciones elaboradas conjuntamente por la OACI y la OIT, que reafirman el principio de Ningún país se queda atrás, deberían abordar explícitamente la forma de introducir las tecnologías emergentes de manera que se fomente la capacidad local, en lugar de sustituirla.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La sostenibilidad social es inseparable de las sostenibilidades económica, financiera y ambiental; todas ellas están interrelacionadas y se refuerzan mutuamente . Un sector de la aviación seguro, resiliente y en crecimiento requiere una fuerza laboral que sea valorada, formada, protegida y a la que se consulte mediante un diálogo social significativo con respecto a las decisiones que afectan a sus medios de vida, incluidas las decisiones sobre la introducción de tecnologías que están transformando la forma de trabajar en el sector de la aviación.

3.2 Los principios de sostenibilidad social del sector han sido reconocidos y fundamentados por el CART, la ATRP y tres Asambleas consecutivas de la OACI, así como en las Conclusiones y Recomendaciones sobre aviación de la OIT de 2023. Por lo tanto, al renovarse y ampliarse el Acuerdo entre

la OACI y la OIT, surge un mecanismo concreto y viable para institucionalizar estos principios, fomentando la congruencia de las políticas y la aplicación práctica y puesta en marcha de una asociación existente.

3.3 La séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) tiene la oportunidad de poner en práctica un enfoque centrado en las personas para el futuro de la aviación y de impulsar este objetivo, a medida que la aviación crece y se moderniza, reconociendo al mismo tiempo los vínculos sólidos, complejos y cruciales que existen entre las políticas sociales, comerciales, financieras, económicas y medioambientales.

— FIN —