



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

SOSTENIBILIDAD SOCIAL EN LA AVIACIÓN CIVIL PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y POSIBILITAR EL ÉXITO DE LA AGENDA DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA OACI

(Presentada por Austria, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA))

RESUMEN

Para crecer, la aviación civil necesita más personas, esto es, más pasajeras y pasajeros, más personas que envían carga y más personal. A escala mundial, la aviación civil se ha recuperado de manera desigual de la pandemia de COVID-19, en parte porque las condiciones de empleo desfavorables llevaron al personal de la aviación a buscar trabajos fuera del sector. Dicho de otro modo, la falta de sostenibilidad social en la aviación civil ha supuesto un obstáculo para una recuperación sólida. La seguridad operacional de la aviación también es posible gracias a la sostenibilidad social. Cuando se otorga una atención prioritaria al personal, puede prosperar una cultura libre de represalias y ello puede traducirse en la notificación rigurosa de problemas de seguridad operacional. Esta "cultura positiva de seguridad operacional" ha sido fundamental para mejorar el ya ejemplar historial de seguridad operacional que atesora la aviación civil. En sus 40º y 41º periodos de sesiones, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) reconoció la necesidad de hacer que la aviación civil sea socialmente sostenible (resoluciones A40-21, A41-24, y A41-WP/55). La creación por parte del Consejo de la OACI de dos "Grupos Reducidos" sobre el Liderazgo de la OACI en el Desarrollo Económico del Transporte Aéreo y en la Sostenibilidad Social sienta las bases para seguir trabajando en esta línea. Estas Asambleas también comprometieron a la OACI a aportar su contribución para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y a asociarse con otros organismos dentro del sistema de la ONU. Con ese fin, la OACI firmó un acuerdo renovado con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de la ONU en 2022. La relación OACI-OIT encierra potencial para lograr los objetivos de sostenibilidad social y desarrollo económico de la OACI si ambas organizaciones apuestan de manera decidida por la relación. Ampliar esta cooperación para dar respuesta a las prioridades emergentes en el ámbito laboral, incluida la resiliencia del personal y las políticas de transición justa, redundaría en una industria de la aviación sostenible y preparada para el futuro.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) reafirmar el compromiso de la OACI con la sostenibilidad social de la aviación civil;
- b) pedir al Consejo de la OACI, al Comité de Transporte Aéreo (ATC), al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y a la Secretaría que se comprometan con la búsqueda de la sostenibilidad social para ayudar a alcanzar los objetivos estratégicos de la OACI;
- c) pedir a la OACI que colabore con la OIT en áreas de interés común para poner en práctica y aplicar el Acuerdo OACI-OIT; y
- d) comprometerse a renovar y modificar según sea necesario el Acuerdo OACI-OIT antes de su fecha de vencimiento en 2027.

<i>Objetivos estratégicos:</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>	Las actividades de la OACI a las que se hace referencia en la nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular de 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, conforme a los lineamientos del Plan de Actividades de la OACI para 2025-2028.
<i>Referencias:</i>	Resoluciones A40-21, A41-24 y A41-WP/55: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible Acuerdo entre la OIT y la OACI, 15 de marzo de 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, 24-28 de abril de 2023, documento de la OIT: TMGCAS/2023/9 Nota de información A41-WP/540, Objetivo de Desarrollo Sostenible 8 – Reconocimiento del papel y las oportunidades de colaboración con la Organización Internacional del Trabajo Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587) Informe de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5 – 2003), cuestión 1.1 f)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asamblea, a través de la resolución A41-24, *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*, reconoció que "los beneficios que posibilita el transporte aéreo" solo se materializan si el transporte aéreo es "económicamente viable" y ofrece "importantes beneficios socioeconómicos". La Asamblea reconoció que debe asociarse con otros actores y otras agencias de las Naciones Unidas (ONU) para hacer efectivos los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La labor de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de desarrollo económico del transporte aéreo debe contribuir a la consecución de los ODS, en particular el ODS 8, descrito como la promoción del crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos y todas¹.

1.2 Además, la resolución A41-24 "insta a los Estados miembros a reconocer las significativas contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible, que se traducen en la estimulación del empleo", e insta a los Estados miembro a sostener la aviación civil "mediante sólidos planes estratégicos para el sector del transporte aéreo y planes maestros de aviación civil a fin de concretar los ODS". *Íd.*, párrafos 1, 2, 5. Por lo tanto, el empleo es clave para la aviación, y el empleo sostenible en la aviación para todas las categorías de personal de la aviación – pilotas y pilotos, tripulación de cabina, personal de tierra, personal de mantenimiento de aeronaves, controladores y controladoras de tránsito aéreo y especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo– es un factor esencial que los Estados miembros deberían incorporar en las políticas y planes de aviación civil².

¹ Resolución A/Res/70/1 de la Asamblea General, párr.19-20/35.

² La OACI llegó a conclusiones similares en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo celebrada en 2003. Cuestión 1.1 f).

2. ACTIVIDADES DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA OACI RELACIONADAS CON LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

2.1 La labor de la OACI en materia de desarrollo económico del transporte aéreo es competencia del Comité de Transporte Aéreo (ATC), bajo la dirección del Consejo de la OACI (AT-SD 223/3). Al examinar diversos aspectos de la liberalización económica, el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) identificó cuestiones que seguían suscitando preocupación, entre otras, las normas sociales y laborales aplicables al personal de la aviación, como importantes cuestiones de "salvaguardia" que debían tenerse en cuenta en las nuevas políticas de la OACI³.

2.2 El Consejo de la OACI cuenta con un Grupo Reducido sobre el Liderazgo de la OACI en el Desarrollo Económico del Transporte Aéreo y recientemente creó un Grupo Reducido sobre la Dimensión Social de la Sostenibilidad en la Aviación para dar respuesta a las preocupaciones analizadas en una sesión informativa oficiosa de la industria al Consejo de la OACI sobre sostenibilidad social, lo que reafirma la idea de la OACI de que los aspectos sociales están vinculados al crecimiento de la aviación.

2.3 En respuesta a la resolución A41-24, la OACI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) concertaron un acuerdo en 2022 por el que formalizaron una colaboración más estrecha en áreas de interés común que comprenden, entre otras, el futuro del trabajo decente y sostenible en la aviación.

3. SOSTENIBILIDAD SOCIAL Y CULTURA POSITIVA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

3.1 En el Anexo 19 y sus textos de orientación, la OACI ha reconocido la importancia de la cultura positiva de seguridad operacional.

3.2 La cultura positiva de seguridad operacional es fundamental para que un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) esté plenamente operativo. Debe existir una cultura en la que el personal de la aviación y todas las partes interesadas confíen en el sistema lo suficiente como para participar activamente en la identificación de peligros y en la notificación de errores. Una cultura positiva de seguridad operacional sólida es propia de aquellos Estados y empresas que priorizan la sostenibilidad social, es decir, que respaldan procesos, estructuras y elementos que benefician a la sociedad y protegen a las personas⁴. Cuando los Estados y los explotadores otorgan una atención prioritaria a la sostenibilidad social, puede florecer una cultura positiva de seguridad operacional; cuando la sostenibilidad social no se considera una prioridad, la cultura positiva de seguridad operacional tiene dificultades para arraigarse y probablemente decaerá. Las personas que notifican haciendo uso de sistemas de SMS deben poder confiar en que serán tratadas como elementos valiosos del dispositivo de seguridad operacional de la aviación y que no harán frente a represalias. Quienes tienen funciones de liderazgo a todos los niveles, desde los explotadores hasta los organismos reguladores, deben demostrar, con palabras y hechos, su compromiso con la sostenibilidad social como un componente crítico con vistas a sentar las bases de una cultura positiva de seguridad operacional.

4. EL ACUERDO OACI-OIT INCLUYE TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO CON ABUNDANTES FUENTES DE TRABAJO

4.1 En virtud del Acuerdo OACI-OIT, ambas organizaciones colaborarán en actividades específicas en diferentes áreas mediante la realización de "investigaciones conjuntas, reuniones técnicas conjuntas, servicios conjuntos de asesoramiento técnico, instrucción conjunta y colaboración para elaborar

³ Informe del ATRP/17 de cubierta amarilla, párrafos 1.2.2, 1.2.3 y 1.2.6

⁴ Pacto Mundial de las Naciones Unidas

directrices apropiadas..." También han acordado tres áreas de interés común: las mujeres y la aviación, el futuro del trabajo decente y sostenible en la aviación y la recopilación de datos. Teniendo en cuenta las limitaciones de recursos de la OACI, este acuerdo ofrece una oportunidad a la OACI de colaborar con la OIT y aprovechar la experiencia del otro organismo en cuestiones sociales para avanzar en estos ámbitos.

4.2 Los principios del trabajo decente se formularon en la Reunión Técnica de la OIT de 2023 sobre una recuperación económica verde, sostenible e inclusiva para la industria de la aviación civil, estableciendo una serie de elementos, entre ellos: oportunidades de empleo (es decir, mejorar el atractivo de la industria); ingresos adecuados y trabajo productivo (mejora de las condiciones de empleo para retener al personal); ambiente de trabajo seguro y horas decentes (mediante el fomento de la cultura positiva de seguridad operacional y los límites de los horarios de servicio); diálogo social, representación del personal y de la patronal (estabilización de la relación entre ambas partes); y ampliación de la reserva de talentos.

4.3 En la reunión de la OIT de 2023, gobiernos, industria y personal de la aviación recomendaron que la OIT colabore con la OACI en varios temas, entre ellos la planificación de la transición justa, la evaluación de la necesidad de normas eficaces de la OIT que den cuenta de las principales preocupaciones de la OACI en materia de higiene y seguridad ocupacional, el fortalecimiento de la cooperación para la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y la promoción de políticas uniformes en relación con el futuro del trabajo decente y sostenible en la aviación.

4.4 La OACI ha reconocido que para alcanzar los ODS deberá promoverlos activamente. La resolución A41-24 encarga al Consejo y al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias, demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, incluidas las autoridades que no pertenecen al sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las partes interesadas pertinentes acerca de las contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible y al logro de los ODS.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La OACI ha destacado la necesidad de que la aviación civil sea social, económica y ambientalmente sostenible para contribuir al crecimiento de la industria. Las políticas deberían apoyar la creación de empleo decente, la atracción y retención de personal y la mejora constante de la gestión de la seguridad operacional en los lugares de trabajo de la aviación.

5.2 La creación de los Grupos Reducidos sobre el Liderazgo de la OACI en el Desarrollo Económico del Transporte Aéreo y en la Sostenibilidad Social son pasos apreciables hacia la consecución de este objetivo, al igual que la firma del Acuerdo OACI-OIT.

5.3 Se debe prestar atención permanente a la sostenibilidad social a través de todos los grupos de trabajo pertinentes de la OACI, incluidos los grupos reducidos mencionados, el ATC y el ATRP.