



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

**EL DESARROLLO EXITOSO DE UNA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN SOSTENIBLE
NECESITA UNA TRANSICIÓN JUSTA A UN FUTURO DE CARBONO CERO**

(Nota presentada por la Federación Internacional
de los Trabajadores del Transporte, ITF)

RESUMEN

Esta nota de estudio recalca que un proceso de transición verde eficiente y exitoso de la industria de la aviación mundial debería garantizar una Transición Justa. La descarbonización de la industria de la aviación debería manejarse de una manera socialmente responsable sin dejar a ninguna región ni a ningún trabajador atrás. Para asegurar una transición exitosa será fundamental que exista un diálogo social de calidad entre actores sociales fuertes. Los planes de acción del sector deberían ser diseñados por los actores sociales y las autoridades pertinentes con la participación de la sociedad civil. Los derechos de información y consulta, la anticipación del cambio y una planificación adecuada que involucre a los actores sociales y las autoridades nacionales serán esenciales para asegurar que la transición sea socialmente aceptable.

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

- a) fortalecer las iniciativas de sostenibilidad y descarbonización de largo plazo de la industria de la aviación mundial haciendo de la “transición justa”, la “transformación justa” y la “sostenibilidad social” sus conceptos integrales;
- b) considerar el establecimiento de comités de transición justa que incluyan a todos los grupos de interés de la aviación civil a nivel nacional; y
- c) solicitar a la OACI que estudie la función y la labor del recientemente creado Grupo Operativo Marítimo para la Transición Justa con el objetivo de establecer un organismo similar para la industria de la aviación mundial.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico “Protección medioambiental”.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable.

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

Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Resolución A40-18 <i>Declaración de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i>"• Organización Internacional del Trabajo (OIT)• Directrices de política de la OIT para una transición justa hacia economías y sociedades ambientalmente sostenibles para todos• Declaración sobre la sostenibilidad futura y la descarbonización de la aviación (Declaración de Toulouse)• Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El desarrollo sostenible es un concepto de importancia crítica en el siglo XXI, además de una importante preocupación para los tomadores de decisiones comprometidos con el desarrollo de la infraestructura de transporte. Por lo tanto, no sorprende que el desarrollo sostenible sea uno de los puntos de inicio compartidos para la interacción entre todos los involucrados en la industria de la aviación mundial.

1.2 Durante las últimas décadas, ha habido una serie de iniciativas diferentes a nivel nacional, regional y mundial dirigidas a lograr el desarrollo sostenible para la industria de la aviación.

1.3 Entre ellas se incluyen numerosas iniciativas nacionales para mitigar las emisiones de carbono de los vuelos internacionales y de cabotaje. Por ejemplo, a nivel regional, el Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (ETS) cubre los vuelos dentro de la UE, mientras que el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional de la OACI (CORSIA) cubre el transporte aéreo internacional.

1.4 Asimismo, la industria de la aviación está tomando medidas para descarbonizar, principalmente a través de asociaciones de la industria, incluidas la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Más aún, expertos de la industria de la aviación establecieron el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG) en 1990 para trabajar juntos sobre cuestiones vinculadas al desarrollo sostenible para la industria.

1.5 Algunos otros acontecimientos importantes a nivel internacional también promovieron el papel del desarrollo sostenible. El Acuerdo de París sobre el Cambio Climático adoptado por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático apoya un camino para transformar la movilidad del mundo en los próximos decenios. El Acuerdo de París ha generado las condiciones para que la industria del transporte desarrolle una hoja de ruta hacia la neutralidad de carbono.

1.6 Más recientemente, el 4 de febrero de 2022, se aprobó la Declaración de Toulouse sobre la sostenibilidad futura y la descarbonización de la aviación durante la Cumbre de la Aviación de la UE celebrada bajo la presidencia francesa del Consejo de la UE².

1.7 La Comisión Europea, los 27 Estados Miembros de la UE y otros 11 Estados Miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (Albania, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldavia, Mónaco, Noruega, el Reino Unido, San Marino, Serbia y Suiza) afirmaron su apoyo al objetivo de lograr la neutralidad de carbono en la industria de la aviación para 2050.

1.8 Casi 150 empresas y grupos de interés clave, incluidos IndustriAll Europa y la rama europea de la ITF, la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte (ETF), también apoyaron este compromiso. La Declaración invita a otros países y organizaciones internacionales a sumarse a la

² "Declaración sobre la sostenibilidad futura y la descarbonización de la aviación", aprobada en la Cumbre de la Aviación de la UE: [EN/FR](#)

declaración, a involucrarse en el desarrollo de hojas de ruta sectoriales y a trabajar juntos hacia una industria de la aviación interna sostenible y descarbonizada.

2. LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AVIACIÓN

2.1 Uno de los méritos de la Declaración de Toulouse, que de una manera nunca antes vista reunió al sector público y privado, es que adopta una perspectiva holística. Eso concuerda con la bibliografía en la materia, que sugiere que el desarrollo sostenible se apoya en tres pilares: el medioambiente, la economía y la sociedad. Cada dimensión está entrelazada con las otras dos.

2.2 Este estado de entrelazamiento sugiere que el desarrollo sostenible solo se puede lograr cuando cada pilar se promueve conjuntamente con los otros de una manera holística.

2.3 Por ejemplo, el artículo ocho de la Declaración resalta “la importancia de también fomentar la sostenibilidad social del transporte aéreo y de abordarla al mismo tiempo que la sostenibilidad ambiental y económica del transporte aéreo”.

2.4 En paralelo con el énfasis mencionado anteriormente, los signatarios declaran lo siguiente:

“A. Nos esforzamos por asegurar una conectividad ambiental, social y económicamente sostenible e inclusiva en Europa y en todo el mundo.

(...)

D. Reconocemos la dimensión social de la transición hacia una aviación sostenible y la importancia de fomentar la sostenibilidad social y la transición justa³, incluso a través de un diálogo social adecuado en todas las etapas, así como el reciclaje profesional y el perfeccionamiento de los trabajadores”.

3. LA BASE JURÍDICA

3.1 Los elementos fundamentales de la transición justa ya están bien arraigados en el derecho internacional de los derechos humanos.

3.2 La transición justa se refleja explícitamente en los considerandos iniciales del mencionado Acuerdo de París. Sin embargo, tal como sostiene la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el preámbulo es una parte integral del texto de un tratado y es crítico para los efectos de la interpretación, dado que indica el contexto, así como el objeto y el propósito de un tratado.

3.3 Si bien el preámbulo del Tratado puede no ser capaz de crear un derecho per se, su relevancia para la interpretación del Acuerdo de París es sagrada. Los Estados que lo han ratificado deberían cumplir sus obligaciones en materia de derechos humanos cuando aplican medidas de mitigación del cambio climático de conformidad con el Acuerdo.

3.4 El contenido del concepto de transición justa fue elaborado en mayor profundidad por los mandantes de la OIT en 2015, quienes adoptaron por unanimidad las Directrices para una transición justa hacia economías y sociedades ambientalmente sostenibles para todos. Las Directrices definen las esferas de política clave en las que se han de abordar la sostenibilidad ambiental, económica y social, que incluyen políticas macroeconómicas, derechos laborales fundamentales, seguridad y salud en el trabajo y protección social, entre otras áreas. Cuando corresponde, un derecho a una transición justa implicaría obligaciones del

³ Los principios básicos de la “transición justa” se pueden encontrar en el sitio web de la OIT:
https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/WCMS_824102/lang--en/index.htm

Estado, incluida la asignación de los recursos necesarios para asegurar que estas esferas de política se aborden de una manera holística.

3.5 En octubre de 2021, en el 48° Período de Sesiones del Consejo de Derechos Humanos, se adoptó una resolución sobre el reconocimiento y la implementación de un derecho humano a un medioambiente limpio, seguro, saludable y sostenible. Para lograrlo, en la ecuación debería incluirse un derecho a una transición justa como una salvaguarda necesaria para los trabajadores y las comunidades.

4. LA INICIATIVA PIONERA E INSPIRADORA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA

4.1 La ITF está convencida de que la industria de la aviación mundial puede encontrar inspiración en los pasos pioneros dados por la industria marítima.

4.2 Durante la COP26 se formó el Grupo Operativo Marítimo para la Transición Justa. El Grupo Operativo reúne a la Cámara Naviera Internacional (ICS), la ITF, el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI).

4.3 Todas estas organizaciones que componen el Grupo Operativo adhieren a la idea de que la creación de una transición justa debe ser el foco de su trabajo. El trabajo del Grupo Operativo se apoya en el principio de que, para ser justa, la transición debe garantizar la salud y seguridad de los trabajadores marítimos y la protección de sus medios de subsistencia.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La ITF, IndustriALL Global Union⁴ e IndustriAll Europa consideran que un proceso de transición verde exitoso y eficiente debería garantizar una Transición Justa. En otras palabras, la descarbonización de la industria de la aviación debería manejarse de una manera socialmente responsable sin dejar a ninguna región ni a ningún trabajador atrás.

5.2 Para asegurar una transición exitosa será fundamental que exista un diálogo social de calidad entre actores sociales fuertes. Los actores sociales y las autoridades pertinentes deberían diseñar planes de acción sectoriales con la participación de la sociedad civil cuando corresponda. Los derechos de información y consulta, la anticipación del cambio y una planificación adecuada que involucre a los actores sociales y las autoridades nacionales serán esenciales para asegurar que la transición sea socialmente aceptable.

5.3 El cambio de la aviación mundial hacia la neutralidad debe lograrse de manera equitativa a la vez que se asegura un diálogo social inclusivo y significativo en todas las etapas y niveles entre todos los grupos afectados, incluidos los trabajadores y las trabajadoras de la aviación y aeroespaciales.⁵ También requiere políticas complementarias, como medidas de reciclaje y perfeccionamiento profesional, así como nuevas habilidades verdes y recursos adecuados para apoyar la transición ecológica de una manera socialmente responsable.

5.4 Dicho abordaje también asegurará que la transición verde no dañe ni contradiga la Agenda para el Desarrollo Sostenible adoptada por las Naciones Unidas en 2015⁶.

⁴ [IndustriALL Global Union](#) representa a 50 millones de trabajadores y trabajadoras en 140 países del sector minero, energético e industrial, incluida la industria aeroespacial.

⁵ La utilización de los recursos y los conocimientos de la OIT en materia de diálogo social será fundamental para asegurar un resultado eficaz conducente a la acción: <https://www.ilo.org/ifpdial/areas-of-work/social-dialogue/lang--en/index.htm>%20%20a

⁶ La aviación sostenible está implícita principalmente en los objetivos ODS1, ODS2, ODS3, ODS4, ODS9, ODS10 y ODS13.

6. ACCIÓN

6.1 Esta nota de estudio invita a la Asamblea a:

- a) fortalecer las iniciativas de sostenibilidad y descarbonización de largo plazo de la industria de la aviación mundial haciendo de la “transición justa”, la “transformación justa” y la “sostenibilidad social” sus conceptos integrales;
- b) considerar el establecimiento de comités de transición justa que incluyan a todos los grupos de interés de la aviación civil a nivel nacional; y
- c) solicitar a la OACI que estudie la función y la labor del recientemente creado Grupo Operativo Marítimo para la Transición Justa con el objetivo de establecer un organismo similar para la industria de la aviación mundial.

— FIN —