



NOTA DE ESTUDIO

TERCERA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (CAAF/3)

Dubái, Emiratos Árabes Unidos, 20 - 24 de noviembre de 2023

Cuestión 2: Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación

CARRIL VERDE DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por los Estados Unidos de América, el Japón y Singapur)

RESUMEN

En esta nota se presenta el concepto de carril verde de la aviación (AGL) como un medio para implementar el conjunto de medidas de la OACI para la descarbonización de la aviación, fomentando la colaboración en la cadena de valor, garantizando la credibilidad y proporcionando transparencia al público consumidor con respecto a las preocupaciones existentes en cuanto a la ecoimpostura. El AGL proporciona una vía para que los Estados y las líneas aéreas interesados desarrollen y demuestren que están llevando a cabo una reducción acelerada de las emisiones de la aviación internacional mediante esfuerzos tangibles. En la nota se detallan los objetivos y principios del concepto AGL y se establece un posible enfoque escalonado para implementar vuelos más sostenibles a través de un conjunto de requisitos progresivos.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el sector adoptó el objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050. Se trata de un logro histórico y ahora el sector tendrá que hacer realidad ese objetivo. La OACI ha establecido un conjunto de medidas de descarbonización de la aviación que incluyen mejoras tecnológicas y operacionales, combustibles de aviación sostenibles (SAF) y el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). La aplicación del conjunto de medidas de la OACI sería fundamental para el logro del LTAG.

1.2 En esta nota presentamos un concepto de carril verde de la aviación (AGL) como posible marco para aplicar el conjunto de medidas de la OACI. El concepto de AGL proporciona una vía para que los Estados y las líneas aéreas interesados desarrollen y demuestren una reducción acelerada de las emisiones en rutas específicas, y lo hagan de manera creíble mediante esfuerzos tangibles para evitar la ecoimpostura. Paralelamente, también busca proporcionar más transparencia para que el público consumidor tome decisiones informadas. Este concepto también sigue un enfoque de extremo a extremo, fomentando la cooperación entre las partes interesadas en toda la cadena de valor necesaria para la realización de un vuelo.

1.3 Si bien el AGL es un concepto que llevará algún tiempo aplicar, consideramos que es conveniente compartir la idea cuanto antes para proporcionar una idea de partida a los Estados que buscan nuevas oportunidades de colaborar entre sí. Esperamos que este documento aliente más colaboraciones, genere ideas nuevas e innovadoras y, en última instancia, catalice nuevos esfuerzos, ya sea al nivel de la OACI o estatal, para apoyar la descarbonización de la aviación.

1.4 En los párrafos siguientes se detallan los elementos y consideraciones fundamentales del concepto de AGL.

2. CONCEPTO AGL

2.1 Los objetivos del AGL son:

- i. facilitar y promover la descarbonización acelerada del transporte aéreo, para propiciar el objetivo ambicioso a largo plazo de la OACI, aprovechando los esfuerzos de la Organización y sus iniciativas existentes;
- ii. reconocer mutuamente un marco sólido común para las prácticas ecológicas, en especial el uso de SAF, entre dos o más países; y
- iii. fomentar que se embarquen SAF cuando sea viable, y reconocer el uso de certificados virtuales que indiquen cuánto es el SAF embarcado, generados en virtud de un sistema o mecanismo creíble.

2.2 El AGL respetará los principios siguientes:

- i. Marco de la OACI: Todos los Estados participantes deben apoyar y aplicar las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medioambiente.
- ii. No exclusividad de ruta: Los vuelos AGL podrán operar en paralelo a los vuelos no AGL entre el mismo origen y destino, y no se utilizarán para excluir el tránsito aéreo aceptable entre los dos aeropuertos que funcionan según el acuerdo (o acuerdos) de servicios aéreos pertinente.
- iii. Política de competencia: La implementación de los AGL no debe dar lugar a prácticas discriminatorias ni generar preocupaciones sobre competencia.
- iv. Mejora continua: Los requisitos en materia de AGL permitirán que la cantidad de emisiones reducidas aumente progresivamente sobre la base de las mejoras constantes de la tecnología y la política.

2.3 Marco de requisitos

2.3.1 Es necesario un conjunto de requisitos mínimos a fin de garantizar que los vuelos AGL cumplan determinados umbrales de implementación para ser considerados sostenibles. De manera similar al Plan de Acreditación de Reducción de Carbono para Aeropuertos del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el concepto AGL se atiene a un marco propuesto estructurado en niveles, que contiene un conjunto de actividades para su implementación en los diversos aspectos de un vuelo, siendo los niveles superiores más estrictos.

2.3.2 El marco propuesto está diseñado para abarcar toda la cadena de valor necesaria para la realización de un vuelo, y reúne a las partes interesadas, a saber, la línea aérea, el aeropuerto y las funciones de gestión del tránsito aéreo, para que colaboren y hagan posible un vuelo sostenible de extremo a extremo.

2.3.3 De conformidad con el principio de mejora continua, los requisitos dentro de cada nivel aumentarán el impacto de la reducción de emisiones con el tiempo. La presencia de múltiples niveles seguirá proporcionando flexibilidad de implementación a las partes interesadas.

2.3.4 El marco adjunto (véase la tabla 1 infra) presenta, de forma general, una gama de elementos que podrían tenerse en cuenta para el marco del AGL. Los requisitos detallados tendrían que elaborarse en estrecha consulta con las partes interesadas pertinentes (por ejemplo, líneas aéreas, aeropuertos, ANSP, etc.) y teniendo en cuenta las circunstancias de los Estados participantes.

Tabla 1: Posible marco

Funciones	Iniciativa	Factores no exhaustivos para tener en cuenta al establecer niveles**
Línea aérea	Uso de combustibles de aviación sostenibles y de combustibles de aviación con menos emisiones de carbono	<ul style="list-style-type: none"> Intensidad de carbono de la mezcla de combustibles para reactores, por ejemplo, magnitud de reducción con respecto a la línea de referencia estándar de 89gCO₂e/MJ ¿El combustible es admisible en el marco del CORSIA?
	Tipo de aeronave	Rendimiento del combustible de la aeronave
	Medidas operacionales para la aeronave	¿Se observan medidas operacionales eficaces para la aeronave, por ejemplo, rodaje monomotor, etc.?
	Compensaciones	¿Las compensaciones son admisibles en el marco del CORSIA?
	Experiencia de la persona pasajera en vuelo*	¿Se observa la sustitución de los suministros a bordo de la aeronave por otros de peso más reducido, la reducción de las provisiones innecesarias a bordo de la aeronave, la eliminación de plásticos de un solo uso y la adopción de embalajes y materiales renovables, etc.?
Gestión del tránsito aéreo	Medidas operacionales de los proveedores de servicios de navegación aérea	Alcance de las medidas de gestión del tránsito aéreo para mejorar la eficiencia operacional de manera segura en las diferentes fases de vuelo
Aeropuerto	Acreditación de reducción de carbono para aeropuertos del ACI	Nivel de acreditación alcanzado
	Servicios de escala***	Uso de energía más limpia para las operaciones de servicios de escala en aeropuertos
	Experiencia de las personas pasajeras en la terminal*	Adopción de la facturación sin papel, etc.

* Si bien estos factores tienen un impacto limitado en la descarbonización, son importantes para garantizar que la experiencia de la persona pasajera se corresponda con el concepto de AGL y con el significado de vuelo sostenible.

** El concepto de AGL podría incluir otros factores, como las normas de umbrales mínimos para la participación de las líneas aéreas.

*** Cabe señalar que, en determinadas circunstancias, las operaciones de servicios de escala pueden ser realizadas por la propia línea aérea o por un proveedor de servicios de escala.

2.4 Proceso y reconocimiento

2.4.1 El AGL está concebido actualmente para ser una iniciativa bilateral o multilateral, supervisada por las autoridades y aplicada por las partes interesadas del sector. Los Estados interesados podrían concertar acuerdos bilaterales o multilaterales o arreglos similares para formalizar su participación.

2.4.2 El AGL sigue un enfoque de participación voluntaria. Las partes interesadas (es decir, las líneas aéreas y otros asociados de la cadena de valor) deberían registrar su intención de participar ante las autoridades. Posteriormente, los vuelos realizados por partes interesadas registradas que cumplan los requisitos establecidos en el marco del AGL se considerarán vuelos AGL y podrán comercializarse como tales. Las partes interesadas pueden determinar cuáles y cuántos de sus vuelos son conformes a los requisitos de AGL.

2.4.3 A fin de garantizar la fiabilidad y validez de los informes al respecto, los Estados podrían acordar previamente un conjunto de documentos necesarios que han de proporcionarse con fines de reconocimiento, mediante acuerdos de servicio. Para racionalizar los procesos y reducir al mínimo la carga y los costes administrativos, las esferas relacionadas con los SAF y el uso de las compensaciones de las emisiones de carbono pueden presentarse mediante un módulo de presentación de informe adicional al CORSIA. Para otras esferas no abarcadas por el CORSIA, sería necesario presentar la documentación pertinente para el reconocimiento por parte de las autoridades.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 El AGL constituye un medio para implementar el conjunto de medidas de la OACI fomentando la colaboración en la cadena de valor, garantizando la credibilidad y proporcionando transparencia al público consumidor. Esperamos que, dando a conocer este concepto de AGL, se puedan generar nuevas iniciativas de colaboración y soluciones innovadoras para ayudar a avanzar en la descarbonización del sector, en apoyo del LTAG.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3**

4.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) tomar nota de que el carril verde de la aviación (AGL) es un plan bilateral / multilateral para avanzar en la descarbonización de la aviación, en apoyo del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de la OACI;
- b) proporcionar aportaciones y comentarios relativos al concepto de AGL, y
- c) considerar la aplicación de los elementos del concepto de AGL a la elaboración de iniciativas bilaterales y multilaterales para apoyar el logro del LTAG.