



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA FACTIBILIDAD DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (HLM-LTAG)

Montreal, 19 al 22 de julio de 2022

Cuestión 2: Medios para concretar un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional

Cuestión 4: Conclusiones y recomendaciones de la reunión

MEDIOS DE IMPLEMENTACIÓN (COMPONENTE 5)

(Nota presentada por la Secretaría de la OACI)

RESUMEN

En la presente nota se analizan los posibles medios de implementación (p. ej., creación de capacidad, financiación y transferencia de tecnología), entre ellos el lanzamiento del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para respaldar los esfuerzos de descarbonización de la aviación de los Estados y el establecimiento de asociaciones para la consecución de un LTAG, incluida la realización de estudios de factibilidad, la elaboración de políticas nacionales y proyectos de implementación específicos relacionados con los combustibles de aviación sostenibles (SAF), los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias, así como las actividades conexas de la Secretaría de la OACI.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el párrafo 17 de la resolución A40-18 de la Asamblea (véase HLM-LTAG-IP/1) se pide al Consejo que siga desempeñando un papel clave en la prestación de asistencia a sus Estados miembros mediante la difusión de la información más reciente sobre las mejores prácticas y orientación y otras formas de asistencia para perfeccionar la creación de capacidad y la transferencia de tecnología, y que forje asociaciones con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de asistencia de los Estados miembros y facilitar el acceso a recursos financieros existentes o nuevos, transferencia de tecnología y creación de capacidad para países en desarrollo.

1.2 A ese respecto, al examinar e intercambiar opiniones sobre la factibilidad de un LTAG y su nivel de ambición durante los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) (véase HLM-LTAG-WP/5), varios Estados expresaron inquietud con respecto a las circunstancias y niveles de preparación distintos de cada Estado por lo que se refiere a su capacidad para hacer frente a los retos asociados con el cambio climático.

Hicieron hincapié en que es apremiante proporcionar el apoyo necesario a los Estados con necesidades particulares, en especial a los países en desarrollo, entre otras cosas para la planificación e implementación de medidas específicas de reducción del CO₂ en la aviación por medio de los planes de acción estatales (véase HLM-LTAG-WP/6), y el suministro de los medios de implementación necesarios, tales como el establecimiento de asociaciones y de cooperación entre los Estados y partes interesadas para facilitar el acceso a la creación de capacidad y los recursos financieros.

1.3 El informe del LTAG de la OACI (véanse HLM-LTAG-WP/4 y IP/2) evalúa la factibilidad técnica de varias hipótesis para reducir las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación, entre ellas el uso de tecnología, combustibles y operaciones que representen diversos niveles de preparación y factibilidad, y señala que las soluciones relacionadas con los combustibles, en particular los combustibles de aviación sostenibles (SAF), ofrecen el mayor potencial para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación.

1.4 En ese sentido, todavía existen numerosos desafíos para incrementar el uso de los combustibles de aviación sostenibles (SAF), los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias para la aviación, hasta que alcancen su potencial pleno, incluidos los recursos técnicos y financieros de que disponen los Estados, la brecha de precios con respecto a los combustibles convencionales, el número limitado de instalaciones de producción y la proporción de la capacidad de producción que destinan a la aviación.

1.5 Resulta crucial que todos los Estados y los asociados y partes interesadas pertinentes trabajen juntos y creen asociaciones para prestar apoyo al desarrollo y la aplicación generalizada de tales soluciones a escala mundial, en consonancia con la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás de la OACI, a la vez que tienen en cuenta las diferentes circunstancias de los Estados y regiones individuales.

1.6 Cabe señalar que los objetivos ambiciosos mundiales a largo plazo de la OACI establecen los objetivos colectivos del sector de la aviación internacional, sin que se atribuyan obligaciones específicas a los Estados en forma individual consistentes en objetivos de reducción de emisiones. Los Estados miembros pueden contribuir a la consecución de los objetivos colectivos mediante la planificación e implementación de diferentes conjuntos de medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

2. LECCIONES APRENDIDAS DEL ACT-CORSIA DE LA OACI¹

2.1 Tras la adopción en junio de 2018 del Anexo 16, Volumen IV, relacionado con el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), la OACI lanzó el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (Programa ACT-CORSIA), con el objetivo de crear capacidad en todos los Estados en el ámbito de la implementación del CORSIA mediante un “enfoque coordinado” bajo la égida de la OACI, que se puso de relieve en el 40º período de sesiones de la Asamblea (véase la resolución A40-19, párrafo 21).

2.2 Las asociaciones de colaboración entre los Estados son la piedra angular del Programa ACT-CORSIA. En abril de 2022 tales asociaciones contaban con 16 Estados padrinos y 118 Estados solicitantes. Gracias a una estrecha cooperación con el personal de instrucción del ACT-CORSIA de los Estados padrinos y las personas coordinadoras para el CORSIA de los Estados solicitantes, y a una estrecha coordinación de la Secretaría de la OACI, la transición de las actividades de instrucción de talleres presenciales a un entorno virtual provocada por la pandemia de COVID-19 se llevó a cabo sin que se produjese ninguna disrupción de las asociaciones, contribuyendo así al éxito sostenido de la implementación del CORSIA.

¹ Sitio web del ACT-CORSIA de la OACI: www.icao.int/corsia.

2.3 Actualmente, está teniendo lugar la fase III de las asociaciones de colaboración ACT-CORSIA con la impartición de instrucción en relación con la implementación del CORSIA centrada en la notificación de las emisiones de CO₂ en 2021 y la presentación de información para contabilizar las reducciones de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el CORSIA en el Registro Central del CORSIA (véase HLM-LTAG-WP/8).

3. LANZAMIENTO DEL PROGRAMA ACT-SAF DE LA OACI²

3.1 Entre los medios para facilitar el establecimiento de asociaciones entre los Estados y las partes interesadas pertinentes en relación con los SAF, la OACI lanzó el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) el 1 de junio de 2022 en Montreal (Canadá) en el evento asociado de la OACI para la Conferencia Estocolmo +50 de las Naciones Unidas, que conmemora la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972 y celebra 50 años de acciones ambientales a escala mundial en torno a los tres pilares de la sostenibilidad.

3.2 En el evento de lanzamiento del Programa ACT-SAF de la OACI, representantes de alto nivel de los Estados, la industria, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras presentaron ejemplos de iniciativas ya en marcha y expresaron cómo esa cooperación puede apoyar la implementación del Programa ACT-SAF. Tales modalidades de cooperación incluirían el establecimiento de asociaciones específicas sobre los SAF, por medio de acuerdos bilaterales y multilaterales entre los Estados y las partes interesadas pertinentes, bajo la égida de la coordinación de la OACI.

3.3 Según vaya avanzando, el Programa ACT-SAF de la OACI brindará oportunidades a los Estados para desarrollar su potencial de desarrollo y despliegue de SAF. Esto está en consonancia con la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás de la OACI, la Visión de la OACI sobre SAF para 2050 y los tres pilares principales de la sostenibilidad reconocidos en el sistema de las Naciones Unidas. El Programa ACT-SAF creará también efectos multiplicadores positivos a escala mundial, a medida que los Estados contribuyan a configurar la aviación sostenible del futuro en las próximas décadas por medio de los SAF, y ayuden a liberar el potencial de materias primas para los mercados de SAF.

3.4 Si bien no hay una solución única que se adapte a todos los Estados y partes interesadas, está claro que la OACI desempeña una importante función al reagrupar a los asociados para facilitar el suministro de creación de capacidad específica y apoyo a la implementación en relación con los SAF. Esto puede presentarse en forma de marcos de políticas relativas a los SAF, que podrían incluir reglamentaciones (políticas relativas a los SAF, incentivos para la mezcla de SAF, etc.) u otros tipos de colaboración de Estado a Estado, tales como los conceptos de “rutas verdes”, que comprometerán a la utilización de SAF en todas las aerolíneas que explotan esa ruta. Otro tipo de asociaciones podría incluir el apoyo a proyectos piloto para la producción y utilización de SAF, la consultoría para los mercados regionales de SAF y estudios de factibilidad, así como financiación. Muchos Estados y partes interesadas han reconocido la necesidad de actuar ahora para respaldar el desarrollo y despliegue de SAF, y el lanzamiento del Programa ACT-SAF de la OACI servirá como modelo para crear sinergias encaminadas a emprender una acción mundial con respecto a los combustibles sostenibles.

Ampliación al Programa ACT-LTAG de la OACI

3.5 El 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI brinda una oportunidad para el acuerdo sobre LTAG, y el potencial para un aumento de la ambición con respecto a la aviación sostenible permitirá que la OACI estudie la posibilidad de ampliar el modelo existente utilizado en el Programa ACT-SAF, con el fin de recabar apoyo e implementar programas similares para aspectos adicionales que contribuyen a la reducción de las emisiones de CO₂ en la aviación (p. ej., tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales, cambios de infraestructura y otras fuentes de energía más limpias para la aviación) en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el LTAG (ACT-LTAG) de la OACI.

² Sitio web del ACT-SAF de la OACI: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ACT-SAF.aspx>.

3.6 En el marco del Programa ACT-SAF y sus posibles modelos ampliados, la OACI tiene la intención de facilitar las asociaciones entre Estados y con otras instituciones y organizaciones internacionales, según proceda, en particular con instituciones financieras multilaterales, regionales y nacionales, con miras al acceso a la financiación y la inversión para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂, en particular facilitando el desarrollo y despliegue de SAF, LCAF y otras fuentes de energía y tecnologías más limpias para la aviación, en especial para los países en desarrollo.

3.7 Asimismo, se alienta a los Estados a contribuir al Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI ya establecido aportando fondos que se destinarán a financiar actividades específicas sobre LTAG de la Secretaría de la OACI, en particular para facilitar el desarrollo y el despliegue de SAF y LCAF y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias para la aviación, y se los alienta también a contribuir a proyectos específicos del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

3.8 En ese sentido, parte de las actividades de la OACI se dirigirán a facilitar asociaciones entre Estados y con otras organizaciones internacionales e instituciones según corresponda, en particular con instituciones financieras multilaterales, regionales y nacionales, para acceder a la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) reconocer la importancia crucial de que todos los Estados y las partes interesadas pertinentes trabajen juntos en el desarrollo y la aplicación generalizada de los combustibles de aviación sostenibles (SAF), los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF), y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias para la aviación, en consonancia con la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás de la OACI, y que reconozcan a la vez las diferentes circunstancias de los Estados y regiones individuales;
- b) alentar a los Estados y partes interesadas pertinentes a sumarse al Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF), lanzado recientemente para apoyar el establecimiento de asociaciones en relación con los SAF, bajo la égida de la coordinación de la OACI, a la vez que se reconoce que no hay una solución única que se adapte a todos los Estados y partes interesadas;
- c) pedir a la OACI que establezca un programa sólido y estructurado de asistencia y cooperación, comprendida la ampliación de su programa ACT-SAF para abarcar aspectos adicionales relativos a los LCAF y otras fuentes de energía y tecnologías más limpias para la aviación, a la luz del acuerdo sobre un LTAG;
- d) pedir a la OACI que facilite asociaciones entre Estados y con otras organizaciones internacionales e instituciones según corresponda, en particular con instituciones financieras multilaterales, regionales y nacionales, para acceder a la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂; y
- e) usar la información contenida en esta nota para considerar los posibles resultados de la HLM-LTAG en relación con el componente 5 del LTAG: *Medios de implementación*, incluidas las funciones y acciones que competan a la OACI y sus Estados miembros y demás partes interesadas para facilitar el acceso a los medios de implementación.