



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE – CAMBIO CLIMÁTICO

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

Se presenta para su adopción una propuesta de enmienda de la resolución A41-21 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático*, que se ha revisado a la luz de las novedades acaecidas desde el 41º período de sesiones de la Asamblea respecto a la aviación internacional y el cambio climático.

Una vez adoptada por la Asamblea, la resolución revisada A41-21, junto con las resoluciones revisadas A41-20 y A41-22, sustituirán y dejarán sin efecto las resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22 y constituirán la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución revisada de la Asamblea que figura en el apéndice y que contiene la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático*.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias, siguiendo la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 7 de octubre de 2022), Doc 10184. <i>A42-WP/xx, Cambio climático – Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación</i> <i>A42-WP/xx, Cambio climático – Adaptación y conocimiento científico</i>

1. ENMIENDAS DE LA DECLARACIÓN CONSOLIDADA EN VIGOR

1.1 En el apéndice de esta nota de estudio se presentan propuestas de enmienda de la resolución A41-21 de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático a la luz de las novedades acaecidas desde el 41º período de sesiones de la Asamblea, en particular las revisiones derivadas del Marco Mundial OACI para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono(LCAF) y otras energías más limpias para la aviación adoptado por la tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) y la Hoja de Ruta OACI para plasmar los resultados de la tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) y el LTAG aprobados por el Consejo, así como la labor técnica del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI y su futuro programa de trabajo (véase la nota A42-WP/xx, *Cambio climático – Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación*, y A42-WP/xx, *Cambio climático – Adaptación y conocimiento científico*).

1.2 Las principales enmiendas de la resolución A41-21 son las siguientes:

- Se agregan/actualizan párrafos preambulares para reflejar los avances de la labor de la OACI, como el acuerdo del LTAG alcanzado durante el 41º período de sesiones de la Asamblea, la elaboración de la metodología para el monitoreo y la notificación (LMR) del LTAG, la adopción del Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, la aprobación de la Hoja de Ruta OACI, la necesidad de ampliar el acceso a la financiación para las medidas de reducción de CO₂ en el sector de la aviación, y otras;
- Se añade una nueva cláusula dispositiva 8 *bis* para reflejar la visión ambiciosa mundial colectiva del Marco Mundial;
- Se revisa la cláusula dispositiva 9 para reflejar la aplicación de la metodología LMR con el fin de evaluar el progreso hacia la consecución del LTAG y el Marco Mundial, incluida la convocatoria de la CAAF/4 a más tardar en 2028.
- Se añade una nueva cláusula dispositiva 9 *bis* para seguir monitoreando y actualizando la Hoja de Ruta OACI, a la vez que se mantiene un avance equilibrado entre los cuatro elementos constitutivos interdependientes;
- Se añade una nueva cláusula dispositiva 14 *bis* para llevar a cabo un estudio sobre los sistemas de contabilización de combustible para la aviación internacional, tal como se pide en el Marco Mundial y la Hoja de Ruta;
- Se revisa la cláusula dispositiva 16 a la luz de las propuestas recientes de imposición de gravámenes a la aviación;
- Se añaden las nuevas cláusulas dispositivas 16 *bis* y 16 *ter* y sus subpárrafos para el apoyo a la implementación y las actividades pertinentes en virtud del programa ACT-SAF de la OACI, sobre la base del Marco Mundial y la Hoja de Ruta;
- Se revisa la cláusula dispositiva 17 y se añaden una nueva cláusula dispositiva 18 y sus subpárrafos para la financiación, incluida la promoción y divulgación de la financiación de proyectos de descarbonización de la aviación, y la puesta en marcha del polo de inversiones Fininvest de la OACI;

- Se añade la nueva cláusula dispositiva 19 *bis* relativa al conocimiento científico del clima, incluida la exploración de medios para cuantificar los posibles impactos en el clima de las emisiones de la aviación distintas del CO₂ y las medidas para hacerles frente; y
- Se revisan las cláusulas dispositivas 27 y 28 relacionadas con los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación para reflejar las medidas que deben tomar los Estados y el Consejo, respectivamente, a la luz del Marco Mundial y la Hoja de Ruta.

— — — — —

APÉNDICE

Resolución **Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI**
A42-xxA41-21: **relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático**

Considerando que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Subrayando de nuevo la función vital que la aviación internacional desempeña en el desarrollo económico y social mundial y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible;

Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, incluido el ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”, el ODS 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación” y el ODS 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos”;

Considerando que, en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

Considerando que en el informe especial del IPCC y los informes de evaluaciones se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves, no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono; y *reconociendo* la necesidad de que la Organización siga proporcionando un foro para profundizar el conocimiento científico de los impactos climáticos de la aviación y explorar medidas para hacer frente a dichos impactos la Organización actualizará la información contenida en el informe especial del IPCC;

Reconociendo que las emisiones de la aviación internacional siguen representando menos del 2 % de las emisiones totales mundiales de CO₂, y que se proyecta que aumenten como resultado del crecimiento permanente del transporte aéreo, a menos que se tomen medidas para reducirlas;

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera a un nivel que impida que se produzcan interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamamiento a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de los "combustibles del transporte aéreo internacional" (aviación internacional) trabajando por conducto de la OACI (artículo 2.2);

Considerando que el Acuerdo de París, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 2015, mejora la aplicación de la CMNUCC, incluido su objetivo, y tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y las medidas de erradicación de la pobreza, incluso manteniendo el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales y prosiguiendo los esfuerzos a fin de limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría considerablemente los riesgos y efectos del cambio climático;

Considerando que el Pacto de Glasgow por el Clima, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en noviembre de 2021, reafirma el objetivo mundial a largo plazo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que la temperatura no aumente más de 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría significativamente los riesgos y los impactos del cambio climático y que el Pacto de Glasgow por el Clima también reconoce que los impactos del cambio climático serán mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C en comparación con 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C;

Reconociendo los objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones y lo reafirmó en sus 38º, 39º, 40º y 41º períodos de sesiones en 2013, 2016, 2019 y 2022, respectivamente;

Recordando la abundante labor desplegada por la OACI, para explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial para la aviación internacional a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2 °C y 1,5 °C del Acuerdo de París;

~~*Reconociendo* el intercambio de información y el proceso consultivo que se lleva adelante sobre la factibilidad de un LTAG para la aviación internacional, que comprende la evaluación de la OACI sobre los avances en la reducción dentro del sector de las emisiones de CO₂ y la convocatoria de los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) y la 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, desde el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;~~

Reconociendo que el Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que evalúa la factibilidad técnica a escala mundial de distintas hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, ~~sirve~~ sirvió de base para la consideración y la adopción del objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2022 como contribución al logro del objetivo de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada Estado (como el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) determinarán la capacidad de cada uno de ellos para contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos;

~~*Reconociendo* que los objetivos ambiciosos mundiales para el sector de la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible de un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono en el mismo nivel a partir de 2022 no permiten lograr el nivel de reducción necesario para reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático, y que se necesitan objetivos más ambiciosos para establecer una vía sostenible para la aviación;~~

Afirmando que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO₂ en un promedio de 1,5 % anual de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y alcanzar el objetivo a largo plazo de cero para 2050;

Reconociendo la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG elaborada por el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, para evaluar los avances en la implementación de las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ con miras a la consecución del LTAG, incluida la reducción de emisiones de CO₂ pasadas y futuras y el costo de los esfuerzos para concretar el LTAG, la repercusión en el desarrollo del sector, así como el impacto del cambio climático en los costos de la aviación internacional;

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de las circunstancias nacionales diferentes;

Reconociendo también los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que esta resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus objetivos ambiciosos mundiales, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías, combustibles de aviación sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones, así como la posible evolución de las normas y métodos recomendados (SARPS);

Reconociendo los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80 % más eficientes que en la década de los sesenta en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro, y *observando a la vez* un ritmo sin precedentes de aparición de nuevas tecnologías e innovaciones de transición hacia una aviación verde;

~~*Reconociendo* la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones por el Consejo en marzo de 2017 y la necesidad de mantenerla actualizada con las últimas mejoras de las tecnologías de eficiencia de aeronaves;~~

Reconociendo la necesidad de que la OACI elabore normas y métodos recomendados y textos de orientación y/o los actualice oportunamente para acoger las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda;

Acogiendo con beneplácito la más reciente norma de certificación de emisiones de CO₂ para aeronaves recomendada por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) y la necesidad de mantenerla actualizada a la luz de las más recientes mejoras tecnológicas en la eficiencia de las aeronaves;

Reconociendo la labor que se está realizando para examinar los aspectos ambientales del fin de vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de estas últimas;

Reconociendo que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) adoptadas en virtud del Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO₂ de las aeronaves;

Acogiendo con beneplácito la evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y el Bloque 1, y los resultados del análisis mundial de eficiencia del vuelo horizontal y vertical;

Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017, mayo de 2019 y, noviembre de 2021 y abril de 2024, y *reconociendo* la importante función de los aeropuertos en la distribución de nuevas fuentes innovadoras de energía para el transporte aéreo y la importancia de la resiliencia de los aeropuertos;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos de noviembre de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación, y de que; ~~Tomando nota también de que la CAAF/1 estableció un~~ el Marco Mundial OACI para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) establecido por la CAAF/1 se ha integrado a las herramientas de la OACI para el seguimiento de energías más limpias mediante ~~el~~ las cuales se ha registrado el progreso, incluido el número creciente de procesos de conversión de combustibles y de aeropuertos que distribuyen este tipo de combustibles a más vuelos comerciales;

Tomando nota asimismo de que la segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050, así como de la necesidad de actualizar la Visión 2050 cuantificando la proporción de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;

Reconociendo que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa, de los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono y de otras energías más limpias para la aviación que han de tener el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para 2050, según el informe del LTAG de la OACI, y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

Reconociendo los adelantos permanentes en combustibles de sustitución directa, tales como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) como medio para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, y *acogiendo con beneplácito* el desarrollo de nuevos combustibles y de nuevas fuentes de energía más limpia para la aviación, incluido el uso de hidrógeno y electricidad de fuentes renovables;

Reconociendo la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad, incluyendo ~~Reconociendo~~ ~~que~~ los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles ~~que~~ se formulan y actualizan como parte del trabajo para

la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y que deberían utilizarse como el fundamento aceptado para la admisibilidad de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias utilizadas en la aviación internacional;

Acogiendo con beneplácito la adopción en la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos en noviembre de 2023 (CAAF/3) del Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, [incluida la visión ambiciosa mundial](#), cuyo objetivo es facilitar la ampliación a escala mundial del desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, proporcionando más claridad, coherencia y previsibilidad a todas las partes interesadas sobre las políticas, los reglamentos, el apoyo a la implementación y la financiación y las inversiones necesarias, para que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de contribuir a las reducciones de emisiones que se esperan de dichas energías más limpias para la aviación y de beneficiarse de ellas ~~Reconociendo la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de aviación civil a energía renovable, incluso mediante su cooperación con la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), como parte de la contribución de la Organización al ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos~~

Acogiendo también con beneplácito la aprobación por parte del Consejo, en junio de 2024, de la Hoja de Ruta OACI para la implementación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, como documento vivo para monitorear y reflejar un progreso equilibrado entre los cuatro elementos constitutivos interdependientes sobre política y planificación, marco regulatorio, apoyo a la implementación y financiación;

Recordando la resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el anexo de la resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el anexo de las resoluciones A38-18, A39-2, y A40-18 y A41-21 de la Asamblea y que se reproducen en el anexo de esta resolución;

*Tomando nota de que la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con ~~la iniciativa~~ el objetivo Ningún País se Queda Atrás (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);*

Acogiendo con satisfacción que, en julio de 2022-2025, ~~133~~150 Estados miembros que representan más del ~~98~~ 99 % del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

Reconociendo la necesidad de seguir elaborando y actualizando los planes de acción estatales, incluida la cuantificación con herramientas prácticas de los beneficios por reducción de emisiones de CO₂, para lograr una aviación e infraestructura sostenibles con la mira puesta en las innovaciones para proteger el medioambiente;

Reconociendo las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados al cambio climático y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario, especialmente a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

Afirmando que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad;

Reconociendo la asistencia prestada por la OACI en asociación con otras organizaciones, a fin de facilitar las medidas de los Estados miembros encaminadas a reducir las emisiones de la aviación, así como la búsqueda continua de posibles alianzas con otras organizaciones en materia de asistencia;

Acogiendo con beneplácito el lanzamiento de los avances del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar la ampliación a nivel mundial del desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, y que entre otras cosas prevé [reconociendo la importancia del establecimiento de asociaciones, iniciativas y la cooperación internacional](#) entre Estados y partes interesadas pertinentes, como parte de la iniciativa "Ningún País se Queda Atrás" (NLCB);

Reconociendo la necesidad de invertir USD 3,2 billones en la producción de energías más limpias para la aviación hasta 2050, y que según el informe del LTAG se necesitarán inversiones adicionales para otras medidas de reducción de CO₂ en la aviación, como las tecnologías de aeronaves y las mejoras operacionales, y acogiendo con beneplácito el establecimiento de iniciativas como la ACT-SAF de la OACI y el polo de inversiones Finvest de la OACI para acelerar el desarrollo y facilitar un mejor acceso a la inversión pública y privada y a la financiación proveniente de las instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, [sobre todo para países en desarrollo y Estados con necesidades particulares](#);

Reconociendo que, en respuesta al pedido formulado por el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el Consejo ha considerado el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de financiamiento de la acción climática bajo la égida de la OACI y sus posibles dificultades financieras, institucionales y jurídicas;

Reconociendo que, según los últimos informes del IPCC, se observan avances en la planificación e instrumentación de la adaptación al cambio climático en todos los sectores y regiones pero la distribución sigue siendo desigual, con múltiples carencias de adaptación que suponen posibles vulnerabilidades en infraestructura de transporte clave como los sistemas e infraestructuras de la aviación internacional, lo que significa que sus normas de diseño deberían tener debidamente en cuenta los impactos climáticos y riesgos que se proyectan;

Reconociendo que se necesitan más condiciones habilitantes para la implementación de medidas de adaptación al cambio climático a largo plazo, en especial para los aspectos más vulnerables del sistema y la infraestructura de aviación, que permitan elevar el nivel de alistamiento del sector de la aviación internacional para hacer frente a los episodios climáticos extremos y disruptivos que se proyectan;

Reconociendo la importancia del trabajo en curso realizado por la OACI, en cooperación con los Estados y los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa, junto con las opciones de medidas de adaptación que se han definido; y

Reconociendo el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración y las actualizaciones periódicas de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones correspondientes al público pasajero que viaja por vía aérea, y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta resolución, junto con la resolución ~~A41-20~~A42-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución ~~A41-22~~A42-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* sustituyen a las resoluciones ~~A40-17, A40-18 y A40-19~~A41-20, A41-21 y A41-22 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

2. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare las propuestas concretas que se requieran con soluciones técnicas y medidas basadas en el mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;

3. *Reitera* que:

- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
- b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2 % en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2 % a largo plazo de 2021 hasta 2050, como objetivo ambicioso mundial, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;

5. *Conviene* en que los objetivos que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en

la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;

6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como objetivo ambicioso colectivo mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones, reconociendo al mismo tiempo el objetivo ambicioso mundial a largo plazo expresado en la cláusula 7 a continuación;

7. *Resuelve asimismo* que, además del objetivo ambicioso mundial a mediano plazo de la cláusula 6 precedente, se aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar mancomunadamente para alcanzar un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p.ej., su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales;

8. *Sin dejar de reconocer* que el LTAG es un objetivo ambicioso mundial colectivo que no impone a ningún Estado obligaciones o compromisos específicos individuales en forma de objetivos de reducción de emisiones, insta a cada uno de los Estados a contribuir al logro del objetivo de manera social, económica y ambientalmente sostenible y de acuerdo con las circunstancias nacionales;

8 bis. *Subraya* la necesidad de ampliar a escala mundial el desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, de los que se espera la contribución más grande a la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para tender a la consecución del LTAG; y *resuelve* que la OACI y sus Estados miembros se esfuercen por alcanzar una visión colectiva ambiciosa mundial de reducir las emisiones de CO₂ en la aviación internacional en un 5 % para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación (en comparación con la no utilización de energías más limpias). En la consecución de esta visión, las circunstancias especiales de cada Estado y sus respectivas capacidades determinarán la capacidad de cada uno para contribuir a la visión dentro de sus propios tiempos, sin imponer obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones a ningún Estado en particular.

9. *Pide* al Consejo que, con el aporte técnico del CAEP, implemente la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG para evaluar los avances en la aplicación de las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ con miras a la consecución del LTAG, nutriendo el funcionamiento de la LMR con información de la evaluación anual del LTAG de la OACI, sus herramientas de monitoreo, y los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y otras fuentes de información, incluido el monitoreo de los avances en los medios de apoyo a la implementación y la financiación. La metodología LMR también incorpora el monitoreo y examen de la visión ambiciosa mundial y el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, incluidas la evaluación anual del LTAG de la OACI y la convocatoria de la CAAF/4 a más tardar en 2028 con miras a actualizar la ambición sobre la base de la evolución del mercado en todas las regiones. A este respecto, el

Consejo presentará las actualizaciones necesarias sobre la LMR para su consideración en el 43º período de sesiones de la Asamblea de la OACI; ~~que vigile periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del paquete de medidas hacia la concreción del LTAG a través del proceso de evaluación medioambiental de la OACI; el reexamen de la Visión de la OACI sobre los SAF; una valoración más profunda de los efectos, tanto en términos de reducción de emisiones de CO₂ como de costos, que puede tener un panorama cambiante en la aviación internacional y en las regiones y países, en particular los países en desarrollo, y en el desarrollo del sector, así como la repercusión en costos de las iniciativas y medidas para concretar el LTAG; la información de los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; y los medios de ejecución. Para tal fin, el Consejo considerará qué metodologías se requieren para el seguimiento de dichos avances e informará al respecto en un futuro período de sesiones de la Asamblea de la OACI;~~

9 bis. *Pide* al Consejo que siga monitoreando y actualizando la Hoja de Ruta OACI para la aplicación de los resultados de la CAAF/3 y del LTAG, como documento vivo, a la vez que mantenga un avance equilibrado entre los cuatro elementos constitutivos interdependientes sobre política y planificación, marco regulatorio, apoyo a la implementación, y financiación;

10. *Sigue alentando* a todos los Estados a actualizar y presentar a la OACI planes voluntarios de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con la descripción de las respectivas políticas, medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo;

11. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2024 2027 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia para poder ejecutarlas, para que la OACI pueda adaptar a las necesidades del Estado las medidas de creación de capacidad y de apoyo a la implementación, incluida la facilitación del acceso a financiación y fondos;

12. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes y poner al alcance del público los planes de acción presentados, teniendo en cuenta la sensibilidad comercial de la información que figura en los planes de acción de los Estados;

13. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial y continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2024 2027, lo que comprende la cooperación y asistencia para definir posibles fuentes de financiación para la descarbonización de la aviación en colaboración con instituciones financieras y otras organizaciones pertinentes, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

14. *Pide* al Consejo que mantenga y perfeccione metodologías normalizadas apropiadas y un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional, con el apoyo de los Estados a la labor de la OACI relativa a la medición del progreso mediante la notificación de datos anuales sobre tráfico, consumo de combustible y emisiones de CO₂;

14 bis. *Pide específicamente* al Consejo que, con la aportación técnica del CAEP, [lleve a cabo un estudio](#)

de los sistemas de contabilización de combustible para la aviación internacional que se utilizan actualmente en el mercado abierto. El estudio incluiría una exploración preliminar del concepto de “compra y crédito” (“book and claim”) para evaluar su pertinencia y aplicabilidad, teniendo en cuenta las novedades de otros órganos de las Naciones Unidas, incluido el artículo 6 del Acuerdo de París. La intención del estudio sería comprender mejor esos sistemas y conceptos de contabilización y determinar posibles aspectos para investigar en más profundidad. Esta labor puede ayudar a determinar la función que en su caso podría desempeñar la OACI en apoyo de esos sistemas para facilitar el acceso de la aviación internacional a los beneficios medioambientales de los SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias cerciorándose de su integridad medioambiental, con miras a fomentar sin desincentivar la producción mundial de esos combustibles, en particular en los países en desarrollo;

15. *Solicita* al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional y a notificar periódicamente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado en las medidas de implementación en el sector, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

16. *Reconociendo* que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ procedentes de todas las fuentes, y *reiterando* la necesidad de considerables recursos económicos para efectuar la transición hacia energías más limpias para la aviación y el LTAG, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC y otros procesos pertinentes, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para la financiación climática de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;

16 bis. *Reconoce* que la consecución del LTAG requiere un programa sólido, específico y adaptado a la creación de capacidad y al apoyo de la implementación, y que la OACI, la industria, el ámbito académico y otras partes interesadas pertinentes deben colaborar para llevar a cabo dicho programa, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias de los Estados y regiones y en consonancia con la iniciativa "Ningún País se Queda Atrás" (NCLB);

16 ter. *Pide* al Consejo que siga ejecutando el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI para asistir en la ampliación a escala mundial del desarrollo y puesta en el mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación:

- a) proporcionando orientación e instrucción, incluida la formulación de políticas nacionales;
- b) compartiendo las mejores prácticas, a través de sus seminarios y herramientas de seguimiento;
- c) facilitando el establecimiento de asociaciones, la puesta en común de conocimientos y la cooperación técnica entre los socios del ACT-SAF;
- d) promoviendo la transferencia voluntaria de tecnología, en particular para los países en desarrollo y los Estados que tengan necesidades especiales, incluyendo competencias técnicas, fabricación, procesamiento y equipos;
- e) prestando asistencia para la elaboración de estudios de factibilidad y estudios de ejecución comercial;

- f) acelerando el desarrollo de proyectos específicos de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación (p. ej., aceleración de la evaluación de la sostenibilidad en los proyectos de SAF), como parte del Programa de Cooperación Técnica, lo que también puede facilitar el acceso a la financiación en virtud del polo de inversiones Fininvest de la OACI en el inciso 18. c) siguiente;
- g) acercándose a los Estados y otras partes interesadas para que aporten recursos adicionales al Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI en apoyo de las actividades mencionadas anteriormente en el marco del programa ACT-SAF, e insta a los Estados y demás partes interesadas a que hagan contribuciones periódicas y significativas al Fondo; y
- h) ampliando el programa ACT-SAF para añadir apoyo a la implementación de otras medidas de reducción de emisiones (p. ej., tecnología de aeronaves, medidas operacionales y de infraestructura) como un programa ACT-LTAG.

17. *Reconoce* que la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del LTAG, que demanda una ingente inversión de los Estados de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y que la OACI podría valerse de diversas modalidades y/o mecanismos posibles para complementar las actividades de creación de capacidad y apoyo a la implementación mencionadas anteriormente y facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación;

18. *Pide* al Consejo que:

- a) profundice el compromiso y establezca redes y diálogos estructurados entre los Estados miembros y la comunidad financiera internacional y otras partes interesadas pertinentes, incluidas las instituciones financieras públicas y privadas, los entes inversores y aseguradores, así como las Naciones Unidas y otros fondos y vehículos de inversión reconocidos internacionalmente, con el fin de divulgar y promover las necesidades financieras para la consecución del LTAG, incluidos los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, y para identificar y promover oportunidades de financiación y fondos y dar prioridad a los proyectos de descarbonización de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares;
- b) promueva y aliente a los Estados a utilizar los criterios de sostenibilidad de la OACI, que constituyen el fundamento aceptado para la elegibilidad de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, ~~como taxonomía armonizada a escala mundial~~ para dar prioridad y facilitar el acceso financiero a los proyectos de energías más limpias para la aviación;
- c) siga adelante con la puesta en funcionamiento del polo de inversión Fininvest de la OACI para facilitar el acceso a la inversión pública y privada y a la financiación de las instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional con miras a la consecución del LTAG, prestando especial atención a los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, sobre todo para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, tales como:
 - 1) desarrollo de una plataforma para conectar los proyectos de descarbonización de la aviación con capitales de inversión públicos y privados mediante una función de emparejamiento de inversiones y proyectos, ayudando así a quienes invierten a identificar y evaluar los proyectos, incluso a través de las asociaciones con las plataformas de

financiación de otras organizaciones, de manera que se cumplan los requisitos técnicos de la OACI, tales como los criterios de sostenibilidad;

- 2) trabajar con diversas partes interesadas para explorar mecanismos innovadores de financiación y mitigación de riesgos adaptados a la descarbonización de la aviación, incentivando las inversiones y promoviendo la colaboración entre las partes interesadas para movilizar los recursos financieros de manera eficaz (p. ej., fomentando las asociaciones público-privadas);
 - 3) colaborar con instituciones financieras, como los bancos de desarrollo, para crear vías de financiación de proyectos en distintos estados de madurez; ~~y~~
 - 4) elaborar una base de datos de fuentes de financiación, junto con sus términos y condiciones, a la que pueden recurrir quienes desarrollen proyectos; y
 - 5) elaborar una guía práctica con plantillas de términos (condiciones básicas para satisfacer a los inversores) para la financiación de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
- d) al tiempo que reconoce la urgencia e importancia de aumentar la financiación de las medidas de descarbonización de la aviación, tome medidas urgentes para ejecutar las recomendaciones a corto plazo identificadas a partir de la consideración del Consejo de posibles iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida de la OACI¹, para mejorar el marco y los sistemas existentes de financiación y las iniciativas de financiación para seguir impulsando el avance hacia la consecución del LTAG y el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares;
- e) crea una línea de trabajo para identificar las necesidades y brechas de financiación y estudiar formas de encarar las opciones a largo plazo identificadas a partir de la consideración del Consejo de posibles iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida de la OACI¹, incluidos los aspectos de factibilidad, e informe a la Asamblea de la OACI en su 43º período de sesiones;
- f) seguir monitoreando los avances en los medios de apoyo a la implementación y financiación, como parte de la metodología LMR que figura en el párrafo 9 arriba;

18. ~~Pide al Consejo que:~~

- a) ~~dé inicio a medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar, especialmente para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, un mejor acceso a la inversión privada y a la financiación de bancos de fomento y otras instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, y que aliente la creación de más financiación para este fin;~~
- b) ~~siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima bajo la égida de la OACI, analizando las posibles~~

¹ Véase el apéndice G de la nota A42-WP/25.

~~dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;~~

- ~~e) — los incisos a) y b) precedentes sean complementarios de un programa sólido de asistencia y cooperación exclusivo para el LTAG que permita compartir información sobre mejores prácticas y dar orientación, asistencia para la creación de capacidades y otro tipo de asistencia técnica. Se acoge con beneplácito el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en SAF (ACT SAF), que debería ampliarse con la incorporación de apoyo para la implementación de otras medidas de reducción de emisiones, convirtiéndolo en un programa ACT-LTAG de la OACI (p.ej., tecnologías de aeronave, mejoras operacionales, transformación de la infraestructura, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación);~~
- d) ~~fomente la transferencia voluntaria de tecnología, en particular a los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, para permitirles adaptarse a las tecnologías de punta y contribuir más a la concreción del LTAG; y~~
- ~~e) — en consonancia con el objetivo "Ningún País se Queda Atrás", inste a los Estados miembros a hacer contribuciones regulares y sustanciales al Fondo para el Medioambiente de la OACI para que la Organización pueda financiar actividades específicas vinculadas al LTAG, incluyendo el programa ACT SAF, y de esa forma asistir a los Estados en desarrollo y los Estados con necesidades particulares. Se alienta igualmente a los Estados a desarrollar proyectos específicos dentro del marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.~~

19. *Pide* a los Estados que promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en los informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

19 bis. *Pide* al Consejo que, con la aportación técnica del CAEP, mejore la comprensión científica y despeje las incertidumbres de los impactos climáticos de la aviación, incluida la exploración de medios para cuantificar los posibles impactos climáticos de las emisiones de la aviación distintas de las de CO₂ y las medidas tecnológicas y operacionales para tratar dichos impactos;

20. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático y la adaptación de los sistemas e infraestructura de la aviación internacional a los impactos y riesgos del cambio climático;
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas

medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico; y

- d) asista a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante diversos programas;

21. *Invita* al Consejo y a los Estados miembros a trabajar juntos con las organizaciones pertinentes hasta alcanzar el nivel máximo de progreso posible en la implementación de las medidas para la reducción de las emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación (p. ej., tecnología, operaciones y combustibles), reconociendo que la mayor repercusión posible en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación provendrá de las medidas relacionadas con los combustibles;

22. *Alienta* al Consejo y a los Estados miembros a mantenerse al corriente de las innovaciones en tecnologías de aeronaves, nuevos tipos de operaciones que reduzcan las emisiones, y SAF, LCAF ~~combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF)~~ y otras fuentes más limpias de energía y otras energías más limpias para la aviación en consonancia con la iniciativa "Ningún País se Queda Atrás", para posibilitar su oportuna certificación y la oportuna actualización o elaboración de SARPS y orientación pertinente, según corresponda. Se insta a la OACI y a sus Estados miembros a seguir trabajando en los elementos del paquete de medidas para la concreción del LTAG, incluidos los señalados en las cláusulas 23 a 28 a continuación;

23. *Pide* a los Estados que:

- a) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves cada vez más eficientes en términos de consumo de combustible y faciliten que los fabricantes y explotadores de aeronaves puedan renovar la flota en forma económica, y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de la vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de aeronaves; y
- b) incentiven y aceleren las inversiones en investigación y desarrollo de nuevas aeronaves con cero emisiones de CO₂;

24. *Pide* al Consejo que:

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ de los aviones incorporando las últimas mejoras tecnológicas en eficiencia de aeronaves;
- b) oportunamente actualice y elabore normas y métodos recomendados (SARPS) y orientación pertinente para las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda; y
- c) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;

25. *Pide* a los Estados que:

- a) trabajen con los fabricantes, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), explotadores de aeronaves y de aeropuertos para acelerar la creación e implementación de

rutas y procedimientos de navegación aérea y operaciones en tierra más eficientes para reducir las emisiones de la aviación, y que trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);

- b) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implementación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medioambiente;
- c) trabajen juntos por medio de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en aeropuertos verdes, incluidas las mejores prácticas de planificación, desarrollo, explotación y mantenimiento de aeropuertos; y
- d) consideren la conveniencia de evaluar el riesgo climático para fomentar la incorporación de medidas de adaptación al cambio climático en sus políticas climáticas y procesos de planificación nacionales en lo relativo a los sistemas e infraestructura de aviación internacional, según corresponda;

26. *Pide al Consejo que:*

- a) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales;
- b) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y los beneficios ambientales asociados a la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- c) continúe proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, desarrollo resiliente y adaptación al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a compartir las enseñanzas extraídas y las mejores prácticas entre los aeropuertos;
- d) publique y mantenga orientaciones sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection); y
- e) aliente a los Estados a impulsar el desarrollo de sus sistemas e infraestructura de aviación favoreciendo criterios de resiliencia climática, **brindando orientación e intercambiando mejores prácticas**, poniendo énfasis en la formulación de políticas que integren las acciones de mitigación y adaptación climática para avanzar en el desarrollo de una aviación sostenible.

27. *Pide a los Estados que:*

- a) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, introducción y

uso apropiados de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación ~~fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles con menos contenido de carbono (LCAF), de acuerdo con sus circunstancias nacionales;~~

- b) consideren el uso de incentivos y otras políticas para promover la ampliación de la producción y la puesta en el mercado de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluidos los SAF y LCAF, tomando nota de que la orientación de la OACI proporciona más detalles sobre estos posibles enfoques de políticas, y reconociendo la necesidad de tener en cuenta una combinación de políticas que puedan variar entre los Estados debido a sus circunstancias nacionales;
- c) trabajen con las partes interesadas pertinentes para acelerar la investigación, el desarrollo y la certificación de combustibles, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas, y la certificación de nuevas aeronaves y motores que funcionen exclusivamente con SAF para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible de combustible a escala comercial, en especial alentando y fomentando los contratos de compra de SAF y/o LCAF y favoreciendo la oportuna introducción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
- d) reconozcan los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad, y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de dichos combustibles, que se elaboran y actualizan como parte de la labor para la implementación del CORSIA y deberían utilizarse como el principio básico aceptado para la admisibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación utilizados en la aviación internacional ~~los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y~~
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes y de su combinación, y vigilen su producción a escala nacional;

28. *Pide al Consejo que:*

- a) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas a través de seminarios e instrucción, y facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía renovables y más limpias para la aviación, comprendidos los SAF y LCAF, ~~que se incluyen en el programa ACT-SAF de la OACI mediante seminarios regionales;~~
- b) mantenga las herramientas de monitoreo de energías más limpias ~~el Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF), de la OACI;~~
- c) redoble los esfuerzos, con la aportación técnica del CAEP, para aumentar el número de mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) aprobados por la OACI en todas las regiones y acelerar la certificación de la sostenibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación que cumplan los requisitos del CORSIA, sin excluir ninguna fuente de combustible, proceso de producción, materia prima o tecnología; y, a este respecto,

acelerar el desarrollo y la aprobación de nuevos SCS y el análisis y la aprobación de los valores del ciclo de vida de las nuevas fuentes y procesos de producción de combustible;

- d) e) siga ofreciendo una visión global del futuro uso de los SAF, ~~y~~ LCAF y otras energías más limpias para la aviación e informando sobre los cambios experimentados en las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial;
- e) d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a SAF, ~~y~~ LCAF y otras energías más limpias para la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- f) e) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable; y
- g) f) continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación como parte de la metodología LMR y el monitoreo y examen de la visión ambiciosa mundial y el Marco Mundial OACI que figuran en la cláusula 9 anterior, y convoque la CAAF/4 a más tardar en 2028 a fin de actualizar la ambición sobre la base de la evolución del mercado en todas las regiones ~~fuentes más limpias de energía para la aviación como parte del proceso de evaluación de la OACI, y convoque la CAAF/3 en 2023 para reexaminar la Visión de la OACI sobre SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación para 2050, a fin de definir un marco mundial con arreglo a la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales;~~

29. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y que mantenga y actualice orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático y las medidas de adaptación para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y

30. *Pide* al Consejo que siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones del transporte de carga, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

Anexo

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían favorecer el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían favorecer la atenuación de las emisiones de GEI de la aviación internacional;

- c) las MBM deberían contribuir al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- d) las MBM deberían ser transparentes y de administración simple;
- e) las MBM deberían ser económicamente viables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con otras medidas en función del desempeño medido por la reducción o eliminación de emisiones de CO₂, según los casos;
- m) las MBM deberían incluir disposiciones de minimis;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.