



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

CREACIÓN DE CAPACIDAD Y FINANCIACIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG)

(Nota presentada por Sudáfrica)

RESUMEN

La presente nota de estudio busca reconocer el trabajo realizado por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la implementación de la resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI.

Asimismo, se busca reconocer los esfuerzos de los países desarrollados para tomar medidas destinadas a proporcionar medios de implementación a los sectores de la aviación de los países en desarrollo a través de contribuciones a iniciativas de la OACI como el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), estudios de factibilidad y otros.

Se pide al Consejo de la OACI que acelere los esfuerzos para la plena implementación de los párrafos 18 a) y b) de la resolución A41-21, teniendo en cuenta el contenido del párrafo 2.5 de la presente nota.

Se hace además un llamamiento a los Estados para que sigan brindando su apoyo, y para que aquellos que aún no lo hayan hecho se unan para ayudar a los Estados desarrollados en sus iniciativas de descarbonización, en línea con el espíritu de la Iniciativa *Ningún País Se Queda Atrás*.

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

- reconocer los avances realizados por la OACI en la implementación de los párrafos 18 a) y b) de la resolución A41-21 de la Asamblea;
- reconocer el apoyo de los Estados desarrollados, en fondos y en especie, a las medidas de descarbonización en los Estados en desarrollo, en particular a través del Programa ACT-SAF de la OACI;
- instar a los Estados desarrollados a que sigan apoyando estos esfuerzos, así como el establecimiento de iniciativas de financiación y mecanismos de recaudación de fondos; y
- pedir al Consejo que acelere los esfuerzos para la plena implementación de los párrafos 18 a) y b) de la resolución A41-21 de la Asamblea, teniendo en cuenta el contenido del párrafo 2.5 de esta nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales.</i>
--------------------------------	--

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace referencia en esta nota de estudio de la Asamblea se financiarán con cargo al presupuesto regular 2026-2028, con el apoyo de contribuciones de los Estados y sus asociados.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (Doc 10184) Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en los párrafos 18 a) y b) de la resolución A41-21, pidió 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”; y
- 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 dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI”.

1.2 La presente nota de estudio busca reconocer el trabajo realizado por el Consejo de la OACI para la implementación de esta resolución, así como instar al Consejo a intensificar sus esfuerzos en pos de su plena implementación, en particular los párrafos 18 a) y b).

2. ANÁLISIS

2.1 La resolución anterior busca satisfacer la necesidad de medios de implementación y apoyo que hagan posibles las medidas climáticas en el sector de la aviación entre los Estados en desarrollo.

2.2 Debe felicitarse al Consejo por los siguientes avances en el apoyo a la implementación y la financiación de las medidas de descarbonización de la aviación:

- a) el establecimiento del polo de inversiones FINVEST de la OACI, una plataforma para facilitar el acceso a la inversión pública y privada y a la financiación de instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional.
- b) el Programa Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), que incluye estudios de factibilidad de ACT-SAF y estudios de implementación operacional, y cuyo objetivo es apoyar a los Estados con asistencia técnica en colaboración con las personas que desarrollan proyectos para la preparación de proyectos de descarbonización de la aviación financiables y listos para inversión; y
- c) investigación para el establecimiento de una iniciativa de financiación climática o un mecanismo de financiación en el marco de la OACI.

2.3 Asimismo, se busca reconocer los esfuerzos de los países desarrollados por emprender iniciativas para proporcionar medios de implementación a los sectores de la aviación de los países en desarrollo a través de contribuciones a iniciativas de la OACI como ACT-SAF, estudios de factibilidad y otros. Además, se hace un nuevo llamamiento a estos Estados para que sigan brindando su apoyo, y para que aquellos que aún no lo hayan hecho se unan para ayudar a los Estados desarrollados en sus iniciativas de descarbonización, en línea con el espíritu de la iniciativa *Ningún País Se Queda Atrás*.

2.4 Cabe recordar que el Marco Mundial OACI para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, aprobado por la tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) el 24 de noviembre de 2023, establece que: "Estos dos párrafos de la resolución de la Asamblea deben avanzar urgentemente, de forma paralela, si se quiere abordar a escala mundial y de forma sostenible el reto de aumentar los SAF, los LCAF y otras energías más limpias de la aviación, incluidos los aspectos económicos, sociales y medioambientales".

2.5 Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, existe una necesidad urgente de acelerar la implementación de iniciativas de financiación climática. En la creación de dichas iniciativas se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) el nivel de endeudamiento de los países en desarrollo no debería empeorar;
- b) el mecanismo de reposición de dicha financiación debe ser sostenible;
- c) debe haber previsibilidad en la forma en que se capitaliza la opción de mecanismo y se aportan los flujos de capital entrantes al mecanismo, lo que contribuirá a crear confianza y a impulsar la continuidad en la implementación;
- d) los países en desarrollo deberían ser los principales beneficiarios en lo que se refiere a la asignación y el aprovechamiento del mecanismo, incluso a través de las necesidades de apoyo que habrán expresado a través de sus planes de acción estatales;
- e) el vehículo de financiación debería atender tanto a las necesidades de infraestructuras de mitigación como de adaptación, de forma equilibrada, para los países en desarrollo, en el contexto del desarrollo sostenible;
- f) debería haber seguimiento, notificación y exámenes periódicos para comprobar el desempeño y los progresos comunicados en cada Asamblea: el Consejo tendrá que idear una metodología a este respecto, para lo que podrá basarse en las enseñanzas del Comité Permanente de Financiación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y;
- g) el mecanismo de gobernanza debe contar con representación tanto de países desarrollados como de países en desarrollo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El acceso a los recursos financieros es crucial para la puesta en mercado y la ampliación de la producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, con vistas a la consecución del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG).

3.2 Como se indica en el Marco Mundial OACI para los SAF, los LCAF y otras energías más limpias de la aviación, "el capital privado por sí solo resultará insuficiente para afrontar el reto de expandir el desarrollo y puesta en mercado de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias de la aviación. Se necesitará una inversión pública considerable, incluso en forma de financiación en condiciones favorables, según proceda, para facilitar algunos proyectos de SAF, LCAF y de otras energías de aviación más limpias, especialmente en países en desarrollo y Estados con necesidades particulares.

3.3 Para el éxito de los esfuerzos encaminados a lograr el LTAG es fundamental el apoyo, tanto financiero como en especie, prestado por los países desarrollados.

— FIN —