



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

PERSPECTIVAS Y RECOMENDACIONES SOBRE LOS OBJETIVOS Y MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL CARBONO EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota de estudio presentada por China)

RESUMEN

La aviación civil de China participa activamente en las consultas sobre los objetivos de reducción de emisiones y el programa mundial de reducción de las emisiones de la aviación internacional, e insiste en promover la construcción de un sistema de gobernanza de la aviación internacional y el cambio climático que descansa sobre una plataforma multilateral, que sea justo y razonable, en el que cada cual haga lo mejor que pueda y en el que la cooperación resulte beneficiosa para todos. La aviación civil de China siempre aboga por los principios del cambio climático mundial estipulados en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Acuerdo de París, en particular los principios de equidad, responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas. En el marco de las contribuciones determinadas a nivel nacional, la convención vela por que los objetivos mundiales colectivos de reducción de las emisiones de la aviación internacional y el programa de ejecución puedan garantizar que todos los Estados tengan oportunidades equitativas para el desarrollo sostenible de la aviación internacional, y en especial por que no se vea comprometido el derecho al desarrollo del transporte aéreo internacional de los países en desarrollo ni los intereses de desarrollo del sector.

Decisión de la Asamblea: se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que la reducción de las emisiones de la aviación internacional es una parte importante del esfuerzo mundial para hacer frente al cambio climático, en el cual deberían seguirse los principios de equidad, responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, en cuyo marco los Estados hacen contribuciones determinadas a nivel nacional en función de sus circunstancias nacionales y etapas de desarrollo;
- b) reconocer las importantes contribuciones de los países en desarrollo, incluida China, al desarrollo sostenible de la aviación internacional;
- c) aprobar el contenido, la metodología y las recomendaciones sobre monitoreo y notificación del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) presentadas en 3.1.2, y pedir al Consejo que las incorpore a los acuerdos de tareas pertinentes; y
- d) aceptar las recomendaciones sobre la formulación de una metodología de evaluación periódica del CORSIA presentadas en 3.1.3 y pedir al Consejo que las incorpore a la tarea de elaboración de dicha metodología.

¹ Las versiones en inglés y chino fueron proporcionadas por China.
2502009S

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo está relacionado 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 se llevarán a cabo en la medida en que se disponga de recursos en el presupuesto regular 2026–2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias, según la orientación del plan de actividades de la OACI 2026-2028.
<i>Referencias:</i>	<i>Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y su Acuerdo de París</i> <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> Resoluciones A41-21 y A41-22 de la Asamblea Notas de estudio A41-WP/468, A41-WP/469 y A41-WP/470

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En sus resoluciones anteriores sobre cuestiones relacionadas con el cambio climático, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha reconocido los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y equidad establecidos en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Acuerdo de París, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias nacionales, y ha reconocido el principio de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional conforme a lo estipulado en el Convenio de Chicago. La formulación y ejecución de los planes de acción sobre aviación internacional y cambio climático deberían seguir y reflejar estos principios.

1.2 La aviación internacional y el cambio climático forman parte fundamental de la gobernanza climática mundial. De adherirse a los principios mencionados, el sector de la aviación civil internacional podría contribuir en mayor medida a la consecución del conjunto de objetivos del Acuerdo de París basándose en la función de contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) equitativas y razonables, en la que cada cual haga lo que pueda, así como en la comunicación multilateral y una cooperación beneficiosa para todas las partes.

1.3 La OACI ha propuesto como objetivos la meta de neutralidad de carbono (CNG) de 2020, el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para 2050 y la reducción del 5% de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para 2030 mediante el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación. China propone que, para mejorar la posibilidad de alcanzar los objetivos mencionados y la viabilidad de los planes y medidas correspondientes, los países desarrollados asuman activamente sus responsabilidades históricas y proporcionen a los países en desarrollo un apoyo financiero y técnico suficiente, asequible, monitoreable, notificable y verificable, con apego a los principios mencionados en 1.1.

1.4 Como el mayor país en desarrollo y el segundo mercado más grande de transporte aéreo civil, la aviación civil de China ha mantenido la filosofía del desarrollo verde; siempre ha sido un participante y contribuyente importante en la promoción del desarrollo sostenible de la aviación civil mundial, y ha logrado resultados notables en el desarrollo verde de la aviación civil. Adhiriéndose al principio de las CBDR, China está dispuesta a promover la plataforma multilateral de cooperación de la OACI para la reducción de emisiones, e invita a todos los Estados a unirse a la construcción conjunta de la iniciativa de la Ruta de la Seda Aérea Verde, actuar de manera proactiva y hacer contribuciones determinadas a nivel nacional dentro de sus capacidades para promover el desarrollo sostenible de la aviación internacional y alcanzar el conjunto de objetivos del Acuerdo de París.

2. LOGROS DE LA AVIACIÓN CIVIL CHINA EN MATERIA DE DESARROLLO VERDE

2.1 Basándose en sus propias capacidades, la aviación civil de China ha trabajado de manera sistemática en el despliegue y la adopción de medidas relacionadas con el desarrollo verde, ha emprendido acciones proactivas y sólidas para la reducción de emisiones y ha obtenido resultados positivos. Para finales de 2024, la emisión de carbono por tonelada-kilómetro de la flota de transporte de la aviación civil china se situaba en 0,854 kilogramos, y la emisión de carbono por persona viajera en los aeropuertos era de 0,271 kilogramos. Ambas cifras han alcanzado el mejor nivel de la historia y se sitúan a la vanguardia entre las grandes potencias de la aviación.

2.1.1 *Promoción enérgica de la investigación, el desarrollo y el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF).* En septiembre de 2024, la aviación civil china puso en marcha el proyecto piloto SAF, centrado en la investigación y exploración de áreas clave como: modelos de garantía de suministro de combustible; monitoreo de la calidad del petróleo; evaluación de los efectos; y elaboración de políticas y normas, con el fin de acumular experiencia y sentar una base sólida para la posterior promoción activa y sostenida del uso de SAF. En 2025 se puso en marcha la segunda fase, que amplió aún más el alcance del proyecto piloto y se centró en fomentar la creación de mecanismos de certificación sostenibles. Hasta la fecha, se han realizado unos 42 000 vuelos pertinentes, y la seguridad operacional de la aviación se ha mantenido estable durante el período piloto.

2.1.2 *Fomento continuo de la electrificación de las operaciones aeroportuarias.* Desde 2018, aprovechando la experiencia piloto previa y aplicando una perspectiva científica, la aviación civil china ha promovido iniciativas clave como el uso de vehículos con nuevos tipos de energía en los aeropuertos y equipos en las instalaciones para reemplazar el uso de los grupos auxiliares de energía (APU) de las aeronaves. Para finales de mayo de 2025, la proporción de vehículos eléctricos utilizados en los aeropuertos chinos había superado el 30%, y la tasa de localización de instalaciones y equipos había superado el 90%. En los aeropuertos con un caudal anual de más de cinco millones de personas viajeras, el índice de instalación y utilización de equipos de sustitución de APU de aeronaves se ha mantenido constantemente por encima del 95%, lo que ha permitido reducir las emisiones de CO₂ en unos 3,5 millones de toneladas anuales. La producción anual de energía de los proyectos fotovoltaicos de los aeropuertos ha superado los 60 millones de kilovatios-hora.

3. PUNTOS DE VISTA Y PERSPECTIVAS DE CHINA SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

3.1 *La aviación internacional y el cambio climático como parte fundamental de la gobernanza climática mundial.* Deberían seguirse los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y los principios básicos establecidos por la CMNUCC y su Acuerdo de París, en particular el principio de las CBDR y las capacidades respectivas. Teniendo en cuenta las diferentes circunstancias nacionales y de conformidad con el marco de las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) establecido en el Acuerdo de París, los Estados miembros de la OACI deberían promover que la aviación internacional contribuya en mayor medida a la consecución del conjunto de objetivos del Acuerdo de París haciendo cada uno haga lo mejor que pueda, mediante la comunicación multilateral y una cooperación beneficiosa para todas las partes.

3.1.1 Los objetivos de la OACI (CNG 2020, el LTAG 2050 y la reducción del 5% de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para 2030 mediante el uso de combustibles más limpios para la aviación) no se basaron en un número suficiente de análisis de viabilidad técnica y económica, y no se llevó a cabo una evaluación exhaustiva de los costos y repercusiones para los países, en especial los países en desarrollo, por lo que no se ha cumplido la tarea estipulada en la resolución de la Asamblea. Tal y como se propone en la nota de estudio de China (A41-WP/469) presentada al 41º período de sesiones de la Asamblea, si los países desarrollados no cumplen plena y eficazmente sus obligaciones internacionales en el marco de la CMNUCC por conducto de la OACI, la consecución de los llamados objetivos mundiales colectivos forzaría a los países en desarrollo y las economías de mercado emergentes a alcanzar una reducción acumulada de emisiones muy superior a la de los países desarrollados, a menos que los primeros desistan de desarrollar su aviación internacional o mantengan su propia aviación internacional a un nivel de desarrollo extremadamente bajo (como se muestra en el apéndice).

3.1.2 Con respecto al monitoreo y notificación del LTAG (LMR), en la cláusula 9 de la resolución A41-21 se establece claramente lo siguiente: "Pide al Consejo que vigile periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del paquete de medidas hacia la concreción del LTAG, [incluido mediante]... 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 los medios de ejecución". Para cumplir los requisitos de la resolución de la Asamblea, la aplicación del proceso de LMR debería especificarse a nivel regional y estatal a fin de proporcionar suficiente apoyo de información científica y técnica a todos los Estados. Mientras tanto, el contenido del LMR debería incluir entre sus elementos la demanda de recursos y tecnologías por parte de los países en desarrollo para la reducción de las emisiones de la aviación internacional, los fondos y el apoyo técnico proporcionados por los países desarrollados a los países en desarrollo para reducir las emisiones de la aviación internacional, los fondos y el apoyo técnico obtenidos por los países en desarrollo, así como los logros en materia de reducción de las emisiones de la aviación internacional conseguidos con dichos fondos y apoyo técnico.

3.1.3 Las medidas basadas en el mercado y el uso de SAF y otras energías más limpias para la aviación son elementos importantes para lograr la descarbonización de la aviación internacional.

Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Durante el 41º período de sesiones de la Asamblea se ajustó la regla de cálculo para las responsabilidades de compensación del CORSIA con la finalidad de mejorar su equidad. Sin embargo, la vinculación de la regla de cálculo a la CNG 2020 y al crecimiento de las emisiones individuales de carbono permanece inalterada; es necesario mejorar y revisar la regla mediante un examen periódico posterior y una investigación exhaustiva. China opina que, a la hora de elaborar la metodología para el examen periódico del CORSIA, además de una descripción objetiva de las emisiones de la aviación internacional, la compensación de la demanda y del consumo de productos, es más importante proponer directrices para su posterior optimización y revisión con apego a los principios rectores para el diseño y la implementación de medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional adoptadas sobre la base de resoluciones de la Asamblea². Así se estipula también en la cláusula dispositiva 17 de la resolución A41/22 de la Asamblea. Al mismo tiempo, China siempre ha mantenido que, para mejorar la eficacia de la implementación del CORSIA, todos los Estados deberían participar en su aplicación de forma voluntaria, lo que incluye determinar voluntariamente la base de referencia y los productos y normas de compensación admisibles. Además, los países desarrollados deberían asumir las emisiones históricas de su aviación internacional³.

SAF. En la actualidad, el uso de los SAF y otras energías limpias para la aviación sigue estando limitado por la oferta de materia prima, los procesos de refinación, la certificación de la seguridad operacional, la certificación de sostenibilidad y los precios. Para potenciar el uso a gran escala de los SAF, los Estados necesitan fortalecer la cooperación sobre la base del respeto mutuo y el beneficio común. Mientras tanto, los países desarrollados deberían prestar asistencia financiera y tecnológica y para la creación de capacidad a los países en desarrollo.

3.2 El éxito o fracaso del LTAG de la OACI dependerá de si los países desarrollados pueden proporcionar a los países en desarrollo una asistencia financiera suficiente, asequible, monitoreable, notificable y verificable para avanzar en la transición hacia una aviación con bajas emisiones de carbono. Las Naciones Unidas han adoptado medidas relativas al financiamiento de la gobernanza climática mundial. A la hora de crear y poner en marcha el mecanismo de financiamiento para la reducción de las emisiones de la aviación, la OACI debería cumplir con los principios pertinentes de las Naciones Unidas, en particular

² China explica esta metodología en la nota de estudio CAEP/13-WP/78.

³ China detalla el marco de los planes determinados a nivel nacional para implementar el CORSIA (NDPIC) en el apéndice B de la nota de estudio A41-WP/468.

el principio establecido en la CMNUCC y su Acuerdo de París de que los países desarrollados seguirán los principios jurídicos internacionales y proporcionarán fondos de asistencia climática a los países en desarrollo, mientras otros países lo hacen de forma voluntaria.

— — — — —

APPENDIX

1. China has submitted a working paper (A41-WP/469) to 41st Session of the Assembly, claiming that according to the classification of countries of World Economic Situation and Prospects published by the United Nations, international aviation emissions data⁴ published by International Energy Agency (IEA) are divided into developed countries and developing countries (including economies in transition), and calculate international aviation emissions under 2 scenarios. Take scenario 1 as an example⁵. In order to achieve ICAO's goal of LTAG 2050, if CORSIA continues to be implemented after 2035 with the responsibility distribution methodology remaining unchanged, and the baseline decreases proportionally to zero during 2035-2050, the international aviation will need to cumulatively reduce 12.54 billion tons of carbon emissions between 2021 and 2050. Among them, the emissions reduction amount by airlines from developing countries will account for 70%, which is significantly higher than that by airlines from developed countries (as shown in Figure 1).

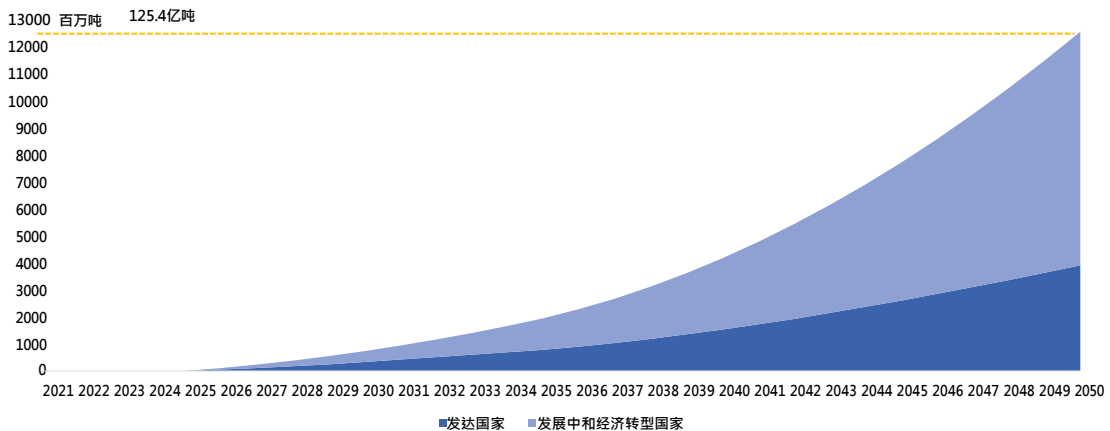


Figure 1 Cumulative CO₂ emissions are needed to be reduced by global international aviation to achieve LTAG 2050 from 2021 to 2050

Data Source: Working Paper (A41-WP/469) submitted to the 41st Session of the Assembly by China

— FIN —

⁴ The international aviation emissions data from the IEA are calculated based on fuel consumption, which, in the phase where SAF has not yet achieved commercial large-scale use, basically reflects the changes in fuel efficiency brought by advancement in aircraft technology and operational technology. Therefore, the projections of future international aviation carbon emissions in China's working paper (A41-WP/469) submitted to the 41st Session of the Assembly have taken into account the emissions reduction effects resulting from aircraft technology upgrades and improved operational efficiency.

⁵ A41-WP/469 Scenario 1 assumes that international aviation carbon emissions return to the 2019 levels in 2025, the growth rate of international aviation emissions in 2026-2030 returns to the average annual growth rate of 2000-2010, and the average annual growth rate of international aviation emissions in 2031-2035 is 0.5% lower than that in 2026-2030, and that every subsequent five-year period will witness a 0.5% reduction in the growth rate compared to the preceding period, and so on.