



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

OPINIONES SOBRE LAS MEDIDAS DE LA OACI PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LA AVIACIÓN EN EL CLIMA

(Nota presentada por Dinamarca en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y por EUROCONTROL, y con la coautoría del Japón)²

RESUMEN

El sector de la aviación está avanzando hacia su objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 por medio de la tecnología, las mejoras operacionales y un mayor uso de combustibles sostenibles. La OACI ha adoptado una metodología de monitoreo escalonada para seguir los avances en la concreción de este objetivo sin añadir carga adicional de notificación.

Mediante una nueva norma de CO₂ para aeronaves y actualizaciones de los requisitos ambientales se impulsará la eficiencia. El Marco Mundial para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación tiene como objetivo una reducción del 5 % de las emisiones de CO₂ para 2030 y hace hincapié en la necesidad de prestar apoyo a los Estados.

La OACI también está trabajando en las emisiones ajenas al CO₂.

Dado que las emisiones residuales se mantienen, se prevé que el CORSIA y la remoción de carbono cumplan un papel importante en la consecución de las cero emisiones netas.

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

- respaldar la metodología de monitoreo y notificación del LTAG aprobada por el Consejo en su 235º período de sesiones para el seguimiento de los progresos técnicos hacia la concreción del LTAG y pedir a la OACI que aplique esta metodología sin demora;
- encomendar al Consejo que examine periódicamente las normas de protección del medio ambiente del Anexo 16, teniendo en cuenta los avances en el diseño y la tecnología;
- reconocer el Marco Mundial OACI acordado en la CAAF/3 actualizando en consecuencia la resolución A41-21 sobre el cambio climático;
- reconocer en la resolución A41-21 sobre el cambio climático la importancia de comprender y, en el momento oportuno, hacer frente a las emisiones ajenas al CO₂ y sus efectos en el clima, así como el papel fundamental que debe desempeñar la OACI en ese sentido; y

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

e) reconocer en la resolución A41-21 sobre el cambio climático que, incluso con medidas internas ambiciosas del sector, se mantendrán las emisiones residuales de CO ₂ y que se necesitarán otras medidas para hacer frente a estas emisiones y alcanzar el LTAG.	
<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 mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto regular para 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Anexo 16 — Protección del medio ambiente</i> <i>Resolución A41-21</i> <i>A42-WP/368, European Region Environmental Support to the No Country Left Behind Initiative (Apoyo ambiental de la Región Europa a la iniciativa Ningún País se Queda Atrás)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector de la aviación internacional ha efectuado avances considerables en la reducción de su impacto ambiental, en particular, en lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero, el aumento del rendimiento del combustible y la reducción del consumo de combustible por toneladas-kilómetro de pago (RTK). Sin embargo, como se prevé que el transporte aéreo crezca sustancialmente en las próximas décadas, deberían proseguir las actividades para hacer frente a las emisiones de la aviación.

1.2 El acuerdo del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) colectivo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050 marcó un hito clave en que el sector de la aviación internacional asume la responsabilidad de sus propias emisiones. Con los beneficios de la tecnología, las operaciones y los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, las emisiones de carbono deberían reducirse aún más, pero no pueden eliminarse por completo. Se necesitarán medidas adicionales para alcanzar las cero emisiones netas en 2050.

1.3 A fin de vigilar periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del paquete de medidas hacia la concreción del LTAG, la Asamblea pidió al Consejo que considere qué metodologías se requieren para el seguimiento de dichos avances e informe al 42º período de sesiones de la Asamblea en 2025. Independientemente del objetivo en sí, el establecimiento de una metodología para monitorear las emisiones de la aviación internacional y la comprensión de los factores que generan esas emisiones son cruciales para obtener información sobre los avances del sector hacia la sostenibilidad.

1.4 En su reunión de febrero de 2025, el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) acordó recomendar al Consejo que adopte una metodología escalonada para monitorear los avances en los aspectos técnicos del pedido de la Asamblea. La metodología es tanto retrospectiva como prospectiva y, para el primer escalón, se basa en gran medida en datos que la OACI ya está recopilando de los Estados y la industria, por lo que no crea una carga administrativa adicional. El Consejo aprobó la metodología en su 235º período de sesiones, celebrado en junio de 2025.

3. AVANCES EN TECNOLOGÍA Y OPERACIONES

3.1 Las soluciones tecnológicas podrían reducir las emisiones de CO₂ aumentando el rendimiento del combustible mediante avances en el diseño técnico de las aeronaves y sus motores. Se han logrado importantes avances en el desarrollo de aeronaves más eficientes, y la adopción prevista por el Consejo de una nueva norma para CO₂/consumo de combustible impulsará una mayor innovación en este ámbito.

3.2 La nueva norma exige que todas las aeronaves grandes con un nuevo certificado de tipo que soliciten la certificación después del 31 de diciembre de 2031 tengan un rendimiento de combustible 10 % mayor que lo que requiere la norma actual. Se trata de un paso importante hacia la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación internacional, y se invita a la Asamblea a reconocer la importancia de este logro.

3.3 La actualización periódica de la norma de CO₂ redundará en el rendimiento del combustible de los nuevos tipos de aeronaves y contribuirá significativamente a la concreción del LTAG. También generará ahorros, ya que reducirá los costos de combustible para los explotadores de líneas aéreas. Por lo tanto, se invita a la Asamblea a encomendar al Consejo que examine periódicamente las normas de protección del medio ambiente del Anexo 16, teniendo en cuenta los avances en el diseño y la tecnología.

3.4 A largo plazo, es posible que la tecnología posibilite vuelos con cero emisiones de carbono mediante la propulsión eléctrica para distancias cortas y el uso de hidrógeno para distancias medias. La labor del Consejo de la OACI para vincular los objetivos y las normas mediante hojas de ruta de reglamentación y puntos de decisión tendrá particular importancia para que, cuando estas tecnologías alcancen el nivel de disposición operativa adecuado, la OACI esté preparada para responder con normas internacionales que permitan su utilización segura en todo el mundo.

3.5 Las mejoras operacionales, como la planificación optimizada de vuelos y la gestión del tránsito aéreo, también desempeñan un papel fundamental en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional mediante la reducción del consumo de combustible. Los beneficios de las mejoras operacionales deberían ser un argumento fundamental para la implementación de esas mejoras tanto en las operaciones de navegación aérea como en las operaciones terrestres.

4. SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN

4.1 La tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) ha acordado un Marco Mundial para el desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. El marco incluye el objetivo ambicioso de reducir en 5 % las emisiones de CO₂ mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación para 2030. La Asamblea debería incorporar este marco mundial en la resolución A41-21 sobre el cambio climático y hacer un llamamiento a todos los Estados miembros de la OACI para que lo implementen. La celebración de la CAAF/4 será una oportunidad importante para evaluar los avances logrados desde la CAAF/3.

4.2 El pilar de asistencia técnica y creación de capacidad del marco es esencial. Europa está plenamente comprometida a seguir respaldando las iniciativas de asistencia técnica y desarrollo de capacidades, como ha hecho durante años. La lista de esos proyectos figura en el documento A42-WP/368. Europa reconoce la necesidad de que se preste apoyo según las necesidades específicas de los Estados en el desarrollo y la puesta en mercado de este tipo de combustibles más limpios de aviación. Además, mejora la cooperación mundial para lograr el objetivo ambicioso para 2030 de la CAAF/3, además de proporcionar una base para las ambiciones futuras.

5. EMISIONES AJENAS AL CO₂

5.1 Todavía existen incertidumbres científicas con respecto a la determinación de los impactos climáticos de las emisiones ajenas al CO₂, como las estelas de condensación persistentes y los óxidos de nitrógeno (NO_x). Los Estados, la industria y el mundo académico están dedicando importantes recursos a iniciativas de colaboración para mejorar la comprensión científica de esta cuestión.

5.2 La OACI demostró liderazgo al organizar el primer simposio sobre emisiones de aviación ajenas al CO₂ en 2024 y continuar esta iniciativa durante la Semana del Clima en junio de 2025. Se están generando condiciones para estudiar soluciones destinadas a cuantificar y hacer frente a los efectos de las emisiones ajenas al CO₂. Si es posible lograrlo sin aumentar el CO₂, el desarrollo sostenible de la aviación se verá más favorecido. Por lo tanto, se invita a la Asamblea a reconocer en la resolución A41-21 sobre el cambio climático la importancia de comprender las emisiones ajenas al CO₂ y sus efectos en el clima, y el papel fundamental de la OACI al respecto.

5.3 El Consejo ha aprobado el programa de trabajo del CAEP para el próximo ciclo, que incluye numerosas tareas destinadas a comprender y, en el momento oportuno, hacer frente a las emisiones ajenas al CO₂. La coordinación entre estas tareas es fundamental para lograr avances en este difícil campo.

6. EMISIONES RESIDUALES

6.1 Incluso con iniciativas ambiciosas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional por medio de medidas internas del sector (tecnología, operaciones y combustibles), las emisiones residuales se mantendrán hasta después de 2050. El informe completo de LTAG de 2022 y las posteriores Tendencias mundiales de la OACI de 2025 sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional reconocen claramente este hecho.

6.2 Se prevé que sea necesario incorporar medidas adicionales, como una posible continuación del CORSIA después de 2035, a fin de lograr las cero emisiones netas de carbono para 2050. Se invita a la Asamblea a reconocer la necesidad de incluir las remociones de carbono en el marco de la concreción del LTAG, con el fin de minimizar la necesidad de medidas externas al sector.