



A42-WP/648
EX/284
26/9/25

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 16 DEL ORDEN DEL DÍA

El texto adjunto sobre la cuestión 16 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

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

16.1 En sus sesiones cuarta y quinta, el Comité Ejecutivo examina la cuestión de la protección del medioambiente a partir de los informes del Consejo sobre el avance de la labor de la Organización en materia de aviación internacional y cambio climático (WP/25 y 26) y estudia las propuestas del Consejo para actualizar la resolución A41-21, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* (WP/27). Además, se presentan 54 documentos de Estados y observadores: WP/ 45, 57, 64, 65, 75, 76, 112 Revisión núm. 1, 121, 126 Revisión núm. 1, 131, 139, 162, 163, 169, 219, 243, 249, 254, 266 Revisión núm. 1, 271, 274, 279 Revisión núm. 1, 303, 338, 339, 346, 365 Revisión núm. 1, 366, 367, 368, 379, 382 Revisión núm. 1, 384, 385, 396, 434, 440, 448, 451, 452, 458, 468, 481, 490, 491, 517, 518, 554, 560, 565, 570, 573, 575 y 579.

16.2 En la nota WP/25, el Consejo presenta un informe sobre los avances logrados por la OACI desde el 41º período de sesiones de la Asamblea en lo que respecta a la aviación internacional y el cambio climático y se centra en la consecución del objetivo ambicioso mundial a largo plazo para la aviación internacional (LTAG). También destaca los resultados de la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3), celebrada en Dubái (Emiratos Árabes Unidos) en noviembre de 2023, a saber, 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, y la Hoja de Ruta de la OACI para la implementación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, con cuatro elementos constitutivos interdependientes: 1) política y planificación; 2) marco reglamentario; 3) apoyo a la implementación; y 4) financiación.

16.3 La Secretaría destaca algunos avances recientes, además de la información presentada en la nota WP/25. Por ejemplo, la OACI ha recibido 154 planes de acción estatales en total, incluidas las presentaciones recientes de Kuwait, Timor-Leste, Andorra y Comoras, desde la publicación de la nota de estudio. El programa ACT-SAF DE LA OACI ha alcanzado 30 estudios de factibilidad e implementación comercial de SAF ya sea concluidos, en curso o planificados hasta 2028, incluidos los estudios de SAF recientemente completados en la India y Jordania. La plataforma del polo de inversiones FINVEST de la OACI se ha puesto en marcha oficialmente, incluida la colaboración con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) para facilitar la financiación de proyectos de SAF y de energía limpia para la aviación.

16.4 Además, la Secretaría informa de que uno de los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) del CORSIA, la Certificación Internacional de Sostenibilidad y Carbono, ha iniciado recientemente la presentación de su solicitud para la consideración del Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) con el fin de ampliar el alcance de la admisibilidad de los SAF para abarcar la certificación de los LCAF. Una vez que se complete la evaluación del CAEP y sea aprobada posteriormente por el Consejo, la Certificación Internacional de Sostenibilidad y Carbono reunirá los requisitos para certificar los LCAF.

16.5 En la nota WP/26, el Consejo informa acerca del trabajo de la OACI relativo a la aviación internacional y el cambio climático, centrándose en el progreso alcanzado y los próximos pasos en cuanto a la adaptación al cambio climático y la resiliencia con el objetivo de que se comprendan mejor los fundamentos científicos de los impactos de la aviación en el clima, y reseña las novedades pertinentes en otros organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, entre las que se incluye el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

16.6 En la nota WP/27, el Consejo propone enmendar la resolución A41-21, a la luz de las novedades desde la última Asamblea, en particular las revisiones del Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, adoptado por la CAAF/3, y la Hoja de Ruta OACI para plasmar los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, aprobados por el Consejo, así como la labor técnica del CAEP del Consejo de la OACI y su programa de trabajo futuro.

16.7 En la nota WP/169, Brasil expresa su postura sobre la financiación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂, haciendo hincapié en la necesidad de que se brinde apoyo para la plena implementación del Marco Mundial y se reconozcan las necesidades y brechas de financiación. Hace también un llamamiento a que se efectúen contribuciones regulares y sustanciales al Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI, con metas claras de financiamiento anual; a que se realice un análisis de las brechas para determinar dónde existen necesidades específicas, prestando atención a los Estados en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares; a que se dé prioridad a los SAF y LCAF; a que se establezca una línea de trabajo específica dentro del Consejo para evaluar opciones en cuanto a fuentes de recursos y gobernanza; a que se revisen las reglas operacionales del Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI para promover la transparencia y la vigilancia de su rendimiento; y a que se defina el rol del fondo para proporcionar un apoyo integral en pro de la descarbonización, especialmente para el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF.

16.8 En la nota WP/440, Brasil destaca que lograr el LTAG no solo depende de los combustibles futuros y las tecnologías avanzadas de aeronave, sino también de medidas inmediatas y escalables, tales como las mejoras operacionales y la reestructuración del espacio aéreo. Basándose en ejemplos recientes, tanto nacionales como regionales, Brasil presenta casos en los que se logró reducir las emisiones de CO₂ mediante la reestructuración del espacio aéreo, y pide que la OACI proporcione orientaciones estratégicas, asistencia técnica y apoyo económico a través de sus oficinas regionales, y que reafirme el papel estratégico de las medidas operacionales y de la reestructuración del espacio aéreo como pilares de la estrategia ambiental de la OACI, junto con los SAF y la innovación tecnológica.

16.9 En la nota WP/112, Revisión núm. 1, China presenta su postura con respecto a la importancia de reducir las emisiones de la aviación internacional para contribuir al esfuerzo mundial de lucha contra el cambio climático y afirma que deberían seguirse los principios de equidad, de las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y las capacidades respectivas, en cuyo marco los Estados hacen contribuciones determinadas a nivel nacional en función de sus circunstancias nacionales y las etapas de desarrollo en las que se encuentren. China destaca sus importantes contribuciones al desarrollo sostenible de la aviación internacional, expresa que la aplicación del proceso de monitoreo y notificación del LTAG (LMR) debería especificarse tanto a escala regional como estatal, y subraya que el éxito o fracaso del LTAG dependerá de que los países desarrollados puedan 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.

16.10 En la nota WP/452, China presenta su iniciativa para construir conjuntamente la Ruta de la Seda Verde para el Transporte Aéreo con el fin de promover la transformación verde y con bajas emisiones de carbono de la aviación civil en los países asociados, y contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y los objetivos estratégicos de la OACI. Destaca asimismo la importancia que revisten para esta iniciativa los principios de consulta amplia, contribución conjunta y beneficios compartidos, centrándose en la construcción conjunta de aeropuertos verdes, el control del tránsito aéreo respetuoso del medioambiente, los vuelos verdes y la creación de capacidad para la transformación verde de la aviación civil.

16.11 En la nota WP/271, Egipto destaca algunas de las dificultades a las que se enfrentan los países en desarrollo para aumentar la capacidad de producción de SAF y señala que se necesitan inversiones importantes para la construcción de plantas de producción y aeropuertos, sumadas a las inversiones de los proveedores de servicios de navegación aérea. Describe las iniciativas nacionales actuales para la producción y puesta en mercado de SAF, y hace un llamamiento a un mayor equilibrio geográfico para que, en el marco de la iniciativa *Ningún País Se Queda Atrás*, la producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación no se concentre solo en ciertas regiones. En la nota también se pone de relieve que la implementación exitosa del LTAG requiere vías diferenciadas en función de las circunstancias especiales y capacidades respectivas (CECR) de los Estados, así como un refuerzo de las instituciones para un acceso adecuado al financiamiento, la transferencia de tecnología y conocimientos científicos, la asistencia y la creación de capacidad. Egipto también subraya la importancia del FINVEST de la OACI como catalizador del progreso en materia de financiamiento climático.

16.12 En la nota WP/163, la India pone de relieve la importancia de los SAF como instrumentos para la descarbonización de corto y mediano plazo. Describe sus iniciativas nacionales, incluidas las metas relativas a las mezclas de SAF, su participación en el Programa ACT-SAF y los avances en cuanto a la certificación de SAF, así como la adopción del coprocesamiento en las refinerías existentes para aumentar rápidamente la producción de SAF. También se refiere a las dificultades para la producción y puesta en mercado de los SAF en los países en desarrollo, tales como una capacidad limitada de producción de estos combustibles, cuellos de botella relacionados con la reglamentación y la certificación, carencia de materias primas e infraestructura, limitaciones en la financiación y una asimetría en cuanto al nivel de preparación en distintas regionales del mundo. Para paliar esas dificultades, recomienda acelerar la certificación de SAF, crear centros regionales de SAF, ampliar el conjunto de SCS aprobados por la OACI, movilizar mecanismos de financiamiento combinado y reforzar la cooperación por medio de plataformas dirigidas por la OACI.

16.13 En la nota WP/346, Kazajistán señala que el combustible TS-1 es el combustible de aviación principal en su región, pero no existe ningún protocolo reconocido por la OACI que permita mezclarlo con los SAF, como sí ocurre con el Jet A-1, en cuyo caso se dispone de la norma ASTM D7566. Propone que la OACI establezca un grupo de trabajo integrado por múltiples partes interesadas para abordar conjuntamente los aspectos técnicos, reglamentarios y logísticos relacionados con la integración de la mezcla de SAF y combustible TS-1 en el sistema de la aviación mundial, y pide que se incentive la adopción de los SAF mediante políticas y la preparación de la infraestructura. A este respecto, un Estado aclara además que el establecimiento y mantenimiento de normas sobre combustibles no competen a la OACI e invita a los Estados a trabajar con organismo normalizadores que realizan esa labor, tales como ASTM International.

16.14 En la nota WP/45, Nigeria resalta sus iniciativas para el desarrollo y la puesta en mercado de SAF y pide que se siga prestando apoyo, en particular a los Estados en desarrollo, mediante la creación de capacidad y la transferencia de tecnología. Expresa también la necesidad de facilitar a los Estados, en particular a los Estados en desarrollo, la obtención de financiación mediante un procedimiento claro en la puesta en funcionamiento del polo de inversiones Finvest de la OACI para proyectos de descarbonización, incluidos los SAF, LCAF y otras energías más limpias.

16.15 En la nota WP/64, Omán destaca la importancia de los planes de acción de los Estados para la consecución del LTAG y subraya que, para la implementación efectiva de esos planes, son fundamentales tanto su examen continuo como el apoyo sostenido. Omán también se refiere a diversos elementos esenciales en el conjunto de medidas para una aviación sostenible [tecnología, operaciones, combustibles y el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)]; a la

necesidad de facilitar el acceso al financiamiento climático internacional, en particular para la investigación y desarrollo y la infraestructura de producción de SAF; así como a la promoción de marcos de colaboración regional más sólidos que faciliten la armonización de políticas, enfoques de reglamentación y capacidades técnicas entre los Estados miembros para aunar esfuerzos en pro de una aviación sostenible.

16.16 En la nota WP/65, Omán expresa la necesidad de contar con políticas uniformes, financiación, creación de capacidad y normas armonizadas para incrementar el desarrollo y la puesta en mercado de SAF y LCAF para contribuir al logro de los objetivos de descarbonización de la aviación a nivel mundial. Omán hace hincapié en la importancia de las asociaciones estratégicas entre los gobiernos, las empresas privadas, las universidades y las organizaciones internacionales para el desarrollo de una industria de SAF y LCAF, y destaca el rol de los LCAF como solución para reducir las emisiones en el corto plazo, en particular en los países que actualmente cuentan con refinerías de petróleo.

16.17 En la nota WP/219, Qatar se refiere a las dificultades que impiden una implementación más amplia del CORSIA, a saber, el número limitado de mecanismos aprobados por la OACI para la certificación de la sostenibilidad (SCS) de los SAF y LCAF, así como la ausencia de procedimientos de certificación de los LCAF. Se hace hincapié en la importancia de poner en mercado combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) y, en paralelo, eliminar barreras, y advierte acerca del peligro de generar una carga financiera innecesaria para las líneas aéreas en un contexto reglamentario fragmentado, en el que las divergentes reglas regionales y nacionales podrían complicar el cumplimiento y conllevar una duplicación de esfuerzos.

16.18 En la nota WP/254, Qatar expresa su opinión sobre el estado actual de desarrollo, producción y puesta en mercado de LCAF, combustibles 100% de sustitución directa a los que, aparentemente, no se tiene tanto en cuenta como combustibles alternativos para reducir las emisiones de CO₂. En la nota se llama a adoptar medidas y proporcionar recursos para ayudar a los Estados miembros a incrementar y acelerar la contribución de los LCAF al logro del LTAG.

16.19 En la nota WP/448, la República de Corea expresa su opinión sobre la ampliación del uso de SAF mediante objetivos obligatorios, políticas de apoyo y el aprovechamiento de la infraestructura de refinería existente. Sin dejar de reconocer el papel esencial de los coproductos generados durante la producción de SAF, considera que los coproductos se tratan como productos convencionales derivados del petróleo, lo cual genera una incompatibilidad con otros planes internacionales, por lo que subraya la necesidad de que haya un reconocimiento mutuo de la certificación de sostenibilidad de los coproductos, lo que contribuiría al desarrollo y la ampliación del mercado de SAF.

16.20 En la nota WP/434, la Federación de Rusia, con el copatrocinio del Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), hace hincapié en que el aumento de la capacidad de absorción de los bosques y la reducción de las emisiones nocivas de los incendios forestales son vitales para reducir las emisiones mundiales de CO₂. Destaca el rol eficaz de la aviación en la lucha contra los incendios forestales, desde su detección temprana hasta su extinción, y hace un llamamiento a que la OACI elabore normas internacionales, teniendo en cuenta las políticas nacionales, para establecer un marco jurídico para el uso de la aviación internacional en la lucha contra los incendios. La Secretaría aclara que la OACI sigue colaborando estrechamente con otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones pertinentes, como el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y el Centro Mundial de Vigilancia de Incendios (GFMC), en relación con las contribuciones de la aviación internacional a la lucha contra los incendios forestales. La OACI se sumó recientemente al Centro Mundial de Gestión de Incendios dirigido por la FAO,

que está trabajando en la interoperabilidad internacional, y contribuirá a su evento paralelo sobre este tema en la COP30 de la CMNUCC en Brasil en noviembre de 2025

16.21 En la nota WP/451, la Federación de Rusia expresa su preocupación por posibles discrepancias en las actividades de los SCS aprobados por la OACI y se refiere a casos en los que no se tuvieron en consideración las solicitudes de certificación de SAF presentadas por algunos Estados. Destaca también las dificultades para obtener la certificación de LCAF en el marco actual y propone mejoras en aras de una mayor transparencia, previsibilidad e inclusividad en la implementación del CORSIA. Entre ellas, propone que se acepte que los organismos nacionales de certificación ratifiquen que los LCAF cumplen con los criterios de sostenibilidad, que la actualización del Volumen IV del Anexo 16 y otros documentos pertinentes de la OACI no sea más frecuente que una vez cada tres años y que se aliente a los Estados a que, con la participación de la OACI, apliquen medidas para contribuir al desarrollo de proyectos climáticos internacionales y nacionales en el ámbito de la aviación. Un Estado aclara que el actual sistema de certificación del CORSIA no permite la certificación por parte de organismos que no hayan sido evaluados y aprobados por la OACI.

16.22 En la nota WP/266, revisión núm.1, la Arabia Saudita enfatiza la urgencia de fortalecer la adaptación al cambio climático en la aviación mundial mediante la creación de resiliencia a través de una orientación unificada, enfoques integrados de implementación y la incorporación de las disposiciones pertinentes en los Anexos y SARPS de la OACI para una adaptación uniforme y efectiva en todo el sistema de aviación. Describe además sus medidas de alcance nacional, entre las que se incluye la integración de la adaptación al cambio climático en su Programa de Sostenibilidad Ambiental de la Aviación Civil (CAESP).

16.23 En la nota WP/139, Singapur, con el copatrocinio de Bangladesh, Fiji, el Japón, Papua Nueva Guinea, la República Dominicana y Sri Lanka, expresa que es necesario contar con un programa ACT-LTAG, sobre la base del ACT-CORSIA y del ACT SAF, para que todos los Estados reciban asistencia en la elaboración de estrategias de descarbonización acordes con los objetivos y principios de la OACI, y que a la vez se amplíe el apoyo a la elaboración de planes de acción estatales y otras áreas nuevas. Singapur describe además el papel complementario que pueden desempeñar las plataformas regionales en la ejecución de programas focalizados en solucionar los problemas y las prioridades regionales, y propone enmendar la resolución A41-21 de la Asamblea para incluir un nuevo párrafo para oficializar el programa ACT-LTAG como marco de asistencia mundial que forme parte de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*.

16.24 En la nota WP/75, Sudáfrica destaca la necesidad de que se siga prestando apoyo y orientación a los Estados miembros en materia de evaluación de los riesgos del cambio climático y las medidas de adaptación y propone medidas clave que abarcan la planificación, financiación, implementación y gobernanza de la adaptación al cambio climático. Subraya asimismo la importancia de integrar la adaptación en los planes de acción estatales, de aumentar la financiación de la adaptación para los Estados en desarrollo y de que se adopten enfoques a medida dedicados a resolver vulnerabilidades nacionales y regionales.

16.25 En la nota WP/76, Sudáfrica expresa que existe una necesidad urgente de acelerar la implementación de iniciativas de financiación que permitan a los Estados en desarrollo tomar medidas climáticas en el sector de la aviación mediante la contribución financiera y en especie de los países desarrollados. Enumera las consideraciones clave que deben tener en cuenta esas iniciativas, como evitar que empeore el nivel de endeudamiento de los países en desarrollo, contar con un mecanismo sostenible y previsible para la reposición de la financiación, priorizar a los países en desarrollo como beneficiarios, abordar tanto las necesidades de mitigación como las de adaptación, establecer metodologías de seguimiento y notificación, y contar con una representación equilibrada en las estructuras de gobernanza.

16.26 En la nota WP/379, Belice, en nombre de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)¹, resalta las contribuciones significativas de la corporación al objetivo de la OACI relacionado con la protección del medio ambiente a través de la implementación de tecnologías avanzadas y la optimización de la gestión del espacio aéreo en la región de Centroamérica. Los Estados miembros de COCESNA instan a la colaboración entre la OACI y otras organizaciones internacionales para alinear las iniciativas regionales con los objetivos mundiales de sostenibilidad, promover la adopción de prácticas sostenibles entre las aerolíneas y otros actores del sector de la aviación y elaborar directrices para el monitoreo continuo de las emisiones de GEI.

16.27 En la nota WP/468, Belice, en nombre de los Estados miembros de la COCESNA, pone de relieve el compromiso aspiracional de la corporación de alcanzar la carboneutralidad en sus operaciones para 2030. En la nota se destaca la reducción de emisiones de CO₂ cuantificadas demostradas que pudieron lograrse incrementando la eficiencia de las operaciones y el liderazgo regional de la COCESNA en cuanto a la protección del medioambiente y al logro de una aviación sostenible. Se hace hincapié en el papel de la colaboración en pro del desarrollo sostenible del sector y se pide que la OACI facilite la coordinación oportuna de los recursos técnicos y financieros mediante una cooperación bilateral, multilateral, triangular y sur-sur para maximizar los resultados que permitan la consecución de los objetivos de descarbonización.

16.28 En la nota WP/243, el Brasil, con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC², destaca que el sector de la aviación, que es muy sensible a las perturbaciones medioambientales, debe prepararse no solo para reducir sus propias emisiones, sino también para soportar impactos climáticos cada vez más frecuentes y graves. Se expresa la opinión de que la adaptación y la mitigación deben abordarse como pilares de la estrategia climática igualmente urgentes y que se refuerzan mutuamente, y se alienta a la OACI y a sus Estados miembros a reforzar las orientaciones, los recursos y las herramientas de planificación para impulsar la resiliencia del sector de la aviación junto con las iniciativas de descarbonización.

16.29 En la nota WP/162, el Brasil y Etiopía expresan su opinión de que se necesita una serie de compromisos de implementación más sólidos para estimular el aumento de la oferta de SAF en todas las regiones hacia la consecución de la visión ambiciosa mundial y el LTAG. Los Estados destacan los parámetros rectores clave basados en el marco mundial, que incluyen: i) el reconocimiento del CORSIA como norma de sostenibilidad para los SAF; ii) la no discriminación y neutralidad técnica con respecto a las materias primas y las vías de producción de SAF, siempre que cumplan los criterios del CORSIA; iii) la agilización de la aprobación de la sostenibilidad de las materias primas y las vías de producción, con el fin de ofrecer más oportunidades para los países en desarrollo, en una descarbonización más inclusiva de la aviación internacional; y iv) el apoyo a la implementación y la financiación.

16.30 En la nota WP/249, el Canadá, Costa Rica, Ghana, Guinea Ecuatorial, el Japón, Kenya, Papua Nueva Guinea, la República de Corea, la República Dominicana, Rwanda, la CEAC y sus Estados miembros³, y la UE y sus Estados miembros⁴, con el copatrocinio de México, presentan las opiniones de los Estados miembros de la Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación (IACAC) y

¹ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

² Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

³ Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Moldova, Rumanía, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

⁴ 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.

piden a la Asamblea que reciba favorablemente la metodología de monitoreo y notificación del LTAG, el Marco mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, fomente la participación mundial en el CORSIA, refuerce los programas OACI de creación de capacidad y apoyo a la implementación y ponga en marcha la iniciativa del polo de inversiones Fininvest de la OACI.

16.31 En la nota WP/481, Colombia, con el apoyo de 17 Estados miembros de la CLAC⁵, hace hincapié en el papel fundamental de los SAF para alcanzar el LTAG y destaca las dificultades financieras y técnicas a las que se enfrentan los Estados en la transición a ese tipo de combustibles. Propone la creación de un observatorio de la información y la elaboración de una “Perspectiva sobre los SAF” para aumentar la disponibilidad de datos y la transparencia y contribuir a que se tomen decisiones fundamentadas. También pide que se elaboren orientaciones complementarias sobre la aplicación de incentivos flexibles y salvaguardias relacionadas con los precios del petróleo y las materias primas, así como mecanismos para fortalecer el monitoreo de los avances del Programa ACT-SAF.

16.32 En la nota WP/365, revisión 1, presentada por Dinamarca, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC⁶ y por EUROCONTROL, se subraya la importancia de seguir avanzando hacia la consecución del LTAG, pide que se respalde la metodología de monitoreo y notificación del LTAG y que se aplique sin demora. Se pide que se examine periódicamente el Anexo 16 en consonancia con los avances en diseño y tecnología y que se reconozca el Marco Mundial acordado en la CAAF/3 mediante la actualización de la resolución A41-21, y se manifiesta la necesidad de comprender y hacer frente a los efectos de las emisiones ajenas al CO₂. Además, se señala que el CO₂ residual se mantendrá y que serán necesarias medidas adicionales, incluidas las remociones de carbono, para alcanzar el LTAG.

16.33 En la nota WP/367, presentada por Dinamarca, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL y copatrocinada por el Japón, se expresa la opinión de que la consecución del LTAG requeriría esfuerzos extraordinarios, incluida la solidaridad, la cooperación y la asistencia entre Estados, para que todos ellos obtengan los beneficios ambientales y socioeconómicos que se esperan como resultado de alcanzar las cero emisiones netas. Se destaca la ampliación de los programas ACT-SAF y ACT-CORSIA de la OACI, se pide que se siga ampliando y acelerando el apoyo técnico y se alienta a todos los Estados y a la industria a contribuir. Se insta a dar prioridad a la puesta en funcionamiento del polo de inversiones Fininvest de la OACI, para facilitar el acceso a los proyectos de descarbonización de la aviación a fin de promover una mayor distribución geográfica de SAF, LCAF y otras energías más limpias.

16.34 En la nota WP/396, Honduras, en representación de los Estados miembros de la COCESNA, destaca la elevada vulnerabilidad de la región al cambio climático y reseña las actividades de la Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS), que reflejan el interés común de los Estados centroamericanos en fomentar un sistema de transporte aéreo sostenible y promover la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, el crecimiento económico, la mejora de los servicios, la eficiencia y la protección del medio ambiente. Hace hincapié en la necesidad de cooperación entre los Estados para lograr el LTAG y pide que se coordine la cooperación bilateral, multilateral y Sur-Sur en cuanto a recursos técnicos y financieros para la aplicación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ en la aviación.

⁵ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

⁶ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye, Ucrania y Reino Unido.

16.35 En la nota WP/126, revisión 1, la Arabia Saudita, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos y Nigeria destacan el papel fundamental de los LCAF en el avance hacia la implementación del CORSIA, el LTAG y el Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. Los Estados instan a los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) aprobados por la OACI a agilizar la preparación de los requisitos del sistema sobre certificación de LCAF, al CAEP a dar prioridad a las solicitudes de SCS que buscan la aprobación tanto para SAF como para LCAF, a aplicar procesos más flexibles, incluido el calendario para la presentación de solicitudes de SCS. Asimismo, se insta a los Estados miembros de la OACI a que respalden y aporten recursos al Grupo de Evaluación de SCS del CAEP.

16.36 En la nota WP/458, la República Bolivariana de Venezuela, apoyada por 15 Estados miembros de la CLAC⁷, destaca la necesidad urgente de que la OACI intensifique la asistencia y la creación de capacidad de los Estados para la adaptación a los efectos del cambio climático en la aviación. Pone de relieve los riesgos derivados de los fenómenos meteorológicos extremos y la subida del nivel del mar que afectan a las infraestructuras y operaciones de la aviación. Pide a la OACI que lleve a cabo estudios sobre los efectos del clima, elabore textos de orientación para apoyar planes de adaptación de la aviación basados en los riesgos, preste asistencia para la creación de capacidad y aliente a los Estados a compartir experiencias y mejores prácticas sobre medidas de adaptación.

16.37 En la nota WP/279, revisión 1, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Brasil, la Asociación de Servicios Aeroportuarios (ASA World), el Consejo Internacional de Aviación Ejecutiva (IBAC) y el Consejo Internacional de Coordinación de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), con el copatrocinio de Kazajstán, la República Dominicana y Trinidad y Tabago, subrayan la importancia de que la industria acceda a una energía suficiente, confiable y con bajas emisiones de carbono para satisfacer la creciente demanda y los objetivos de descarbonización de la OACI y la aviación, y de permitir futuras soluciones sostenibles para el transporte aéreo. Se insta al desarrollo y la aplicación de marcos que faciliten la ejecución de proyectos de energía renovable y con bajas emisiones de carbono en los aeropuertos, así como los programas correspondientes de creación de capacidad y asistencia técnica y se proponen enmiendas específicas a la resolución A41-21 de la Asamblea.

16.38 En la nota WP/382, revisión 1, el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), con el copatrocinio de ACI, IBAC e ICCAIA, reafirma el apoyo de la industria del transporte aéreo al LTAG, el CORSIA, las conclusiones derivadas de la CAAF/3 y el trabajo desempeñado por la OACI para apoyar el progreso continuo hacia estos objetivos climáticos. Se explica que, a escala nacional y regional, los gobiernos deberían implementar un entorno de políticas de apoyo para el despliegue de tecnología, mejoras de la infraestructura, opciones de baja emisión de carbono y SAF, teniendo en cuenta además las necesidades de la aviación dentro de las estrategias gubernamentales para el hidrógeno. También se destaca el papel del sector energético, las instituciones financieras y los clientes en el apoyo de la transición energética.

16.39 En la nota WP/338, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), con el copatrocinio de Malasia, la República Dominicana y Singapur, insta a los Estados a abordar las consecuencias no deseadas de los recientes mandatos sobre SAF que aumentan los costos, distorsionan los mercados y afectan a la capacidad de las líneas aéreas para declarar beneficios ambientales. Asimismo, se pide la adopción de medidas de política más enérgicas para aumentar la producción de SAF e integrar una sólida metodología mundial de contabilización y notificación de SAF con el fin de facilitar la declaración de los beneficios medioambientales de estos combustibles de conformidad con el CORSIA y otros métodos recomendados aplicables reconocidos internacionalmente.

⁷ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay.

16.40 En la nota WP/384, la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) propone medidas para fortalecer la capacidad de la OACI para alcanzar el LTAG mediante: la realización de un análisis para proponer una vía con objetivos intermedios de reducción de emisiones de CO₂ en consonancia con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París; la actualización de la resolución A41-21 de la Asamblea para reconocer que las emisiones distintas del CO₂ representan una proporción significativa del calentamiento climático neto de la aviación internacional y la mayor promoción de la ciencia, el establecimiento de objetivos y la mitigación; y una evaluación de la trayectoria integrada del impacto de las emisiones de CO₂, así como de las emisiones distintas del CO₂ hasta 2050.

16.41 El comité toma nota de las siguientes notas de información: WP/570 y WP/573 presentadas por China, WP/517 y WP/518 presentadas por Italia, WP/303 presentada por Kazajstán, WP/579 presentada por Malasia, WP/490 presentada por Noruega, WP/57 presentada por Omán, WP/575 presentada por Arabia Saudita, WP/565 presentada por Türkiye, WP/366 y WP/368 presentadas por Dinamarca en nombre de la UE y sus Estados miembros y de los demás Estados miembros de la CEAC, y por EUROCONTROL, WP/554 presentada por Indonesia y Timor-Leste, WP/131 presentada por Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos y Nigeria y, WP/121 presentada por Uruguay y apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC, WP/560 presentada por el ACI, WP/339 presentada por la IATA, WP/491 presentada por el ICCAIA, WP/385 presentada por la ICSA, y WP/274 presentada por la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).

16.42 El comité reconoce los avances sustanciales desde la última Asamblea, entre los que cabe destacar la adopción del Marco Mundial de la OACI por la CAAF/3 y la aprobación de la hoja de ruta de la OACI por el Consejo. También reconoce a este respecto la elaboración de la metodología para el monitoreo y la notificación del LTAG (LMR), así como los progresos de la iniciativa OACI de planes de acción estatales, los eventos de evaluación del LTAG y las herramientas de seguimiento. El comité recuerda el carácter colectivo del LTAG y de la visión ambiciosa mundial, que no atribuyen obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones individualmente a ningún Estado. El comité hace hincapié en la importancia de un LMR transparente, de actualizaciones periódicas de los planes de acción estatales e invita a los Estados a adoptar medidas políticas adecuadas en apoyo del progreso hacia el LTAG. El comité también reconoce la necesidad de que la OACI siga de cerca el avance de los cuatro elementos constitutivos para la implementación de la hoja de ruta de la OACI.

16.43 El comité reitera que los criterios de sostenibilidad del CORSIA, la certificación de la sostenibilidad y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida empleados para combustibles admisibles en el marco del CORSIA deberían utilizarse como base aceptada para la admisibilidad de los combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación internacional, haciendo hincapié en la importancia de su expansión a escala mundial en todas las regiones. En este sentido, alienta a los Estados a continuar participando en las actividades de la OACI para acelerar el análisis y la aprobación de los valores durante el ciclo de vida respecto de nuevas fuentes de combustible y vías de producción, y su certificación de sostenibilidad, con un enfoque globalmente armonizado, a la vez que pone de relieve la importancia de contar con una sólida metodología mundial de contabilización y notificación de los SAF.

16.44 En particular, respecto de las cuestiones vinculadas a los LCAF, si bien reconoce que actualmente no existen mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) que certifiquen los LCAF, el comité enfatiza la importancia de acelerar los procesos de evaluación y aprobación de la OACI respecto de los nuevos SCS para combustibles admisibles en el marco del CORSIA (SAF y LCAF) de acuerdo con lo solicitado por la CAAF/3, con miras a facilitar una mayor participación de los Estados, sin excluir

ninguna fuente de combustible, vía de producción, materia prima o tecnología particular, y, en este sentido, subraya la necesidad de contar con procedimientos oportunos y flexibles de evaluación, sin afectar el cumplimiento de los requisitos del CORSIA. El comité alienta asimismo a los Estados a participar en la labor técnica de la OACI relativa a la consideración de los LCAF en el CORSIA, y subraya la importancia de que exista una mayor concientización respecto de las medidas que deben adoptarse para desarrollar y poner en mercado LCAF, trabajando con el objetivo de que ningún país se quede atrás.

16.45 El comité reconoce el avance en el apoyo a la implementación y la financiación de medidas de descarbonización en la aviación. Reconoce las contribuciones voluntarias y el avance en el marco del programa ACT-SAF de la OACI, a la vez que alienta a todos los Estados y partes interesadas a participar y continuar poniendo a disposición recursos adicionales, y solicita a la ICAO que siga ampliando las actividades en este sentido en tanto lo permitan sus recursos. Como próximo paso, el comité solicita a la OACI que se tomen como base los programas ACT-SAF y ACT-CORSIA para crear un programa ACT-LTAG que incluya otras medidas de descarbonización de la aviación, tomando nota de las repercusiones en cuanto a recursos. El comité acoge con beneplácito la nueva plataforma Finvest de la OACI, incluida la colaboración con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), y solicita su plena puesta en marcha. El comité reconoce asimismo la importancia de contar con iniciativas y plataformas regionales que permitan el apoyo a la implementación y la financiación para la descarbonización de la aviación.

16.46 Con respecto a la consideración del establecimiento de iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida de la OACI de acuerdo con lo solicitado por la última Asamblea, el comité reconoce la urgencia e importancia de aumentar la financiación de las medidas de descarbonización de la aviación, y pide al Consejo que tome medidas urgentes para ejecutar las recomendaciones a corto plazo identificadas en el apéndice G de la nota de estudio WP/25 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 la aplicación del Marco Mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares. El comité pide asimismo al Consejo que cree una línea de trabajo para identificar las brechas y necesidades de financiación, y estudiar formas de encarar las opciones a largo plazo señaladas en el apéndice G de la nota de estudio WP/25, incluidos los aspectos de factibilidad, e informe al respecto a la Asamblea de la OACI en su 43º período de sesiones.

16.47 El comité expresa un amplio respaldo para que la OACI continúe trabajando en medidas de adaptación al cambio climático. Reconoce la importancia de la labor de la OACI, en colaboración 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 posibles medidas de adaptación en respuesta a dichas repercusiones. En este sentido, el comité toma nota de la importancia de la labor que realiza el CAEP en esta materia, incluido el Informe de síntesis sobre la adaptación al cambio climático de la OACI recientemente actualizado y la determinación de los efectos sobre los costos del cambio climático como parte de la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG, y alienta al Consejo a elaborar nuevos textos de orientación e iniciativas de asistencia para facilitar el desarrollo de planes de adaptación al cambio climático para la aviación por parte de los Estados, tomando nota de los recursos limitados de la Secretaría para la consecución de estos objetivos. El comité alienta asimismo a la cooperación entre los Estados para que compartan sus experiencias en relación con las medidas de adaptación al cambio climático para la aviación.

16.48 Respecto de las emisiones de la aviación internacional distintas del CO₂, el comité reconoce el avance que se logró desde la última Asamblea, incluida la celebración del simposio de la OACI sobre emisiones de aviación distintas del CO₂ y la creación del grupo de coordinación de emisiones ajenas al CO₂ del CAEP. El comité pide a la OACI que siga poniendo a disposición un foro para la mejora del conocimiento científico de los impactos climáticos de la aviación más allá de las emisiones de CO₂. Tomando nota de las importantes incertidumbres que aún existen sobre este tema, muchos Estados no apoyan proseguir la labor orientada a la adopción de medidas en respuesta a tales impactos.

16.49 El comité reconoce las inquietudes en torno a los gravámenes/impuestos de las emisiones de la aviación internacional, que también se sometieron para su tratamiento en el marco la cuestión 17, Protección del medioambiente – CORSIA, en las notas WP/295, presentada por la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), en nombre de 21 Estados árabes; WP/122, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados africanos; y WP/322, presentada por la IATA; así como también se sometieron para su tratamiento en el marco de la cuestión 26, Desarrollo económico del transporte aéreo, en las notas WP/181, presentada por Estados Unidos, y WP/267, presentada por la IATA.

16.50 En este sentido, el comité pide a la OACI y a sus Estados miembros que promuevan el reconocimiento de los esfuerzos y logros de la OACI tendientes a descarbonizar la aviación internacional y que expresen su profunda preocupación acerca de las propuestas de utilizar la aviación internacional como posible fuente de movilización de fondos para la financiación climática de otros sectores para evitar que la aviación internacional deba contribuir desproporcionadamente con ese fin, coordinando con representantes gubernamentales y delegaciones nacionales ante los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales pertinentes. El comité alienta a la OACI a que siga cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y proporcionándoles información pertinente a fin de mantener el liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación civil internacional y el cambio climático.

16.51 Con respecto al proyecto de resolución de la Asamblea que se adjunta a la nota WP/27, el comité considera y acuerda las siguientes enmiendas adicionales:

- a) la inclusión de un nuevo párrafo dispositivo 16 *quater*. sobre la creación del programa ACT-LTAG de la OACI, como se indica a continuación:

16 quater. Pide al Consejo que cree el programa ACT-LTAG como marco estructurado e integral para favorecer la elaboración y la actualización de planes de acción estatales a fin de contribuir voluntariamente a la consecución del LTAG, aprovechando iniciativas existentes, como los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF, y colaborando con iniciativas y plataformas regionales con el fin de brindar una asistencia focalizada y práctica que se adapte a los contextos regionales y a las necesidades específicas de los Estados, en consonancia con el objetivo Ningún País se Queda Atrás (NCLB);

- b) el reconocimiento de la contribución de los aeropuertos a la descarbonización en los párrafos preambulares y dispositivos actuales en relación con los aeropuertos, como se indica a continuación:

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~~ el papel crítico de los aeropuertos en la puesta en mercado y distribución de energías más limpias para la descarbonización del transporte aéreo con miras a la consecución del LTAG y la importancia de la resiliencia de los aeropuertos;

25.c) *Pide* a los Estados que: desarrollen e implementen marcos que faciliten la ejecución de proyectos de descarbonización en los aeropuertos, como el almacenamiento de energía e infraestructura, y trabajen juntos en el marco 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

26.c) *Pide* al Consejo que: continúe ~~proporcionando~~ facilitando la creación de capacidad y la asistencia técnica, y 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;

16.52 El comité conviene en recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución:

Resolución 16/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI 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~~*Reconociendo* 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, ~~si~~ 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~~ Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (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~~ el papel crítico de los aeropuertos en la puesta en mercado y distribución de energías más limpias para la descarbonización del transporte aéreo con miras a la consecución del LTAG 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 despliegue 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 del objetivo 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 el objetivo *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.

16 quater. *Pide* al Consejo que cree el programa ACT-LTAG como marco estructurado e integral para favorecer la elaboración y la actualización de planes de acción estatales a fin de contribuir voluntariamente a la consecución del LTAG, aprovechando iniciativas existentes, como los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF, y colaborando con iniciativas y plataformas regionales con el fin de brindar una asistencia focalizada y práctica que se adapte a los contextos regionales y a las necesidades específicas de los Estados, en consonancia con el objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);

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 Finvest 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 OACI⁸, 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) cree 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; y
- 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 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~~

⁸ Véase el apéndice G de la nota A42-WP/25.

- ~~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 el objetivo de 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) desarrollen e implementen marcos que faciliten la ejecución de proyectos de descarbonización en los aeropuertos, como el almacenamiento de energía y la infraestructura, y 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~~ facilite la creación de capacidad y la asistencia técnica, y 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 conexa 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.

— FIN —