



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 16: Protección del medio ambiente - La aviación internacional y el cambio climático- Política y normalización**

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente - Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

### PERSPECTIVAS SOBRE AVIACIÓN SOSTENIBLE

(Presentado por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup> y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup>)

#### RESUMEN

Destacando la importancia de mitigar los impactos climáticos de la aviación internacional, Europa apoya firmemente el conjunto de medidas de la OACI, incluyendo el CORSIA, y reconoce los logros que se han realizado.

Es de vital importancia que todos los Estados y regiones implementen el CORSIA de manera efectiva y participen en los requisitos de compensación del CORSIA desde la fase piloto a fin de lograr el objetivo de la OACI de crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020, considerando en este esfuerzo la fundamental importancia de los combustibles de aviación sostenibles.

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

- a) respaldar el desarrollo de una amplia gama de políticas en el marco del conjunto de medidas de la OACI para apoyar a los Estados con soluciones prácticas para abordar eficazmente los impactos climáticos del sector de aviación;
- b) solicitar a los Estados miembros que sumen su aporte al trabajo de la OACI a fin de garantizar que el CORSIA se implemente de manera integral, temprana y a nivel mundial, estableciendo las políticas nacionales y los marcos regulatorios necesarios para su cumplimiento y aplicación;

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, Eslovaquia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Reino Unido, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

<p>c) tomar nota de las dificultades que quedan por superar para que los combustibles de aviación sostenibles se conviertan en una realidad operativa, e invitar a la OACI y a los Estados a desarrollar medidas más ambiciosas para respaldar su adopción como se proyecta en la Visión de 2050 de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles;</p> <p>d) apoyar la labor sobre un objetivo de reducción de emisiones a largo plazo para la aviación internacional en vista de los recientes informes y novedades dentro de la AGNU, el IPCC, la CMNUCC y la OMI, entre otros, partiendo de los compromisos de la industria y las posibilidades técnicas; y</p> <p>e) tomar nota del compromiso de Europa de crear capacidad para la protección del medio ambiente con miras a la iniciativa “Ningún país se queda atrás” de la OACI.</p>	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace referencia en este documento se llevarán a cabo según se disponga de recursos del presupuesto del Programa regular 2020-2022 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Convenio de Chicago y su Anexo 16 Resoluciones A39-2 y A39-3

## 1. CNG2020 Y EL CONJUNTO DE MEDIDAS

1.1 La adopción de los SARPS del CORSIA y los elementos de implementación que fueron acordados demostró el compromiso compartido de implementar el acuerdo alcanzado por la Asamblea de la OACI en 2016 de estabilizar las emisiones de la aviación en los niveles de 2020. Este es un paso inicial para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, en particular el objetivo de limitar el aumento de la temperatura mundial a mucho menos de 2°C, mientras se sigue trabajando para limitar el aumento a 1,5°C.

1.2 La última Evaluación de tendencias ambientales del CAEP de la OACI muestra que el consumo de combustible y de las emisiones de CO<sub>2</sub> se multiplicará por 2,2 a 3,1 entre 2015 y 2045. Lo más probable es que el número de vuelos que salen de los aeropuertos en la región de la CEAC pase de 5,2 millones en 2016 a 8,4 millones en 2040, y que el consumo de combustible aumente de 46,2 tm en 2016 a 67,5 tm en 2040. A pesar de las continuas mejoras en la eficiencia del combustible, se pronostica que las emisiones aumentarán, y por su parte el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) advirtió en su informe sobre el cumplimiento del objetivo<sup>3</sup> de temperatura de 1,5°C que sin reducciones significativas en las emisiones globales ya en 2030 podríamos alcanzar 1,5°C de calentamiento global. Esto reafirma la necesidad apremiante de lograr el objetivo de Crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono de 2020 en adelante (CNG2020), y de esforzarnos para seguir reduciendo las emisiones.

<sup>3</sup> <https://www.ipcc.ch/sr15/>

1.3 Los Estados que presentan esta nota de estudio apoyan firmemente el conjunto de medidas de la OACI, incluido el CORSIA, como el medio clave para lograr el objetivo CNG2020 de la OACI. Estos Estados y el sector de la aviación han tomado medidas respecto de todos los elementos del conjunto de medidas, como consta en el Informe medioambiental de la aviación europea 2019 (EAER)<sup>4</sup> y en los planes de acción presentados a la OACI por los Estados miembros de la CEAC. Según el EAER, se logró una disminución del 24% en el consumo de combustible por pasajeros-kilómetros entre 2005 y 2017 y se espera que el promedio disminuya otro 12-22% para 2040.

1.4 Al igual que muchos otros Estados del mundo, los Estados miembros de la CEAC también han empezado a implementar los SARPS del CORSIA, lo que ilustra su compromiso con el plan y con una implementación sólida y legalmente vinculante en sus jurisdicciones. Los 44 Estados miembros de la CEAC se han ofrecido a participar voluntariamente, desde el inicio, en la fase piloto voluntaria del CORSIA, como se indica en la Declaración de Bratislava de 2016, participando en forma activa y apoyándose mutuamente en su implementación.

1.5 Los Estados que presentan esta nota de estudio apoyan la puesta en funcionamiento del CORSIA con la adopción y aplicación de reglas y gobernanza firmes, con el respaldo de la participación más amplia posible y una implementación nacional. Es crucial que todos los Estados y explotadores se comprometan a lograr el objetivo CNG2020 y a aplicar el CORSIA de manera efectiva. Es fundamental contar con un alto nivel de participación para garantizar un impacto climático positivo a través de un plan mundial. Para lograr la efectividad y credibilidad de CORSIA, serán de vital importancia las unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA, comprendiendo los mecanismos para asegurar un adecuado suministro y la adicionalidad, y el marco de sostenibilidad para los combustibles admisibles. Con igual propósito, el CORSIA deberá tomar en consideración las novedades vinculadas al Acuerdo de París y establecer los mecanismos para evitar la doble contabilidad.

## 2. **COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF)**

2.1 Tal como ha reconocido la OACI, debido al crecimiento previsto del sector y sus alternativas energéticas limitadas a corto plazo, el uso de SAF, que se complementaría con la introducción de aeronaves totalmente eléctricas e híbridas, podría ser una de las medidas clave para reducir significativamente la huella climática de la aviación, aportando a la vez beneficios socioeconómicos y ambientales adicionales. Los Estados que presentan esta nota de estudio reconocen el papel fundamental de la OACI en la promoción de los SAF y el progreso significativo logrado hasta ahora, especialmente en el desarrollo de normas mundiales para su uso y demostrando su seguridad y viabilidad técnica. También acogen con beneplácito el progreso realizado en la Segunda Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF2) y el primer Seminario de evaluación de la OACI, y alientan a la Asamblea de la OACI a proceder a la actualización de la Visión de la OACI para 2050 para que cuantifique la proporción de CAF que se aspira a sustituir con SAF para 2050, según lo acordado en la CAAF/2.

---

<sup>4</sup> El objetivo principal del informe es proporcionar una fuente de información objetiva, clara y precisa sobre el desempeño medioambiental del sector de la aviación en Europa. <https://www.easa.europa.eu/eaer/>

2.2 Igualmente, aún quedan importantes desafíos por superar para que los SAF se conviertan en una realidad operativa para la aviación, entre ellos: (i) el precio de los SAF en relación con el queroseno derivado del petróleo; (ii) las políticas existentes que se centran en incentivar las inversiones para impulsar el uso de bioenergía en el transporte terrestre y dan como resultado una baja disponibilidad de SAF; (iii) el uso de combustibles de aviación sostenibles, que no necesariamente reduce las emisiones de carbono de la aviación a menos que esté acompañado por una sólida certificación de sostenibilidad.

2.3 La Visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050 hace un llamamiento a los Estados, la industria y las partes interesadas, en particular las líneas aéreas, para que procuren de manera proactiva y colectiva que una proporción significativa de combustibles de aviación convencionales se sustituyan por SAF para 2050. Contrariamente a las políticas actuales, que han dado como resultado que sólo se encuentren disponibles volúmenes mínimos en el corto plazo, la OACI y sus Estados miembros deberían considerar la adopción de políticas más enérgicas para incentivar las inversiones y contribuir al desarrollo de un mercado económicamente competitivo de SAF, incluyendo combustibles sintéticos producidos a partir de energía eléctrica renovable adicional. La fijación de objetivos de suministro equilibrado a través del diálogo entre los reguladores y las partes interesadas puede ser una herramienta estatal eficaz para fomentar una mayor producción y uso de SAF.

2.4 La OACI tiene un papel único que desempeñar en la armonización mundial de los requisitos de sostenibilidad de los SAF en la aviación a través del establecimiento de criterios sólidos, incluyendo principios clave de protección ambiental, garantizando a la vez que el uso de SAF contribuya de una manera más amplia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

### 3. OBJETIVOS A LARGO PLAZO

3.1 El logro del compromiso mundial con el objetivo de CNG2020 por parte de la aviación internacional sigue siendo una contribución esencial al objetivo a largo plazo del Acuerdo de París sobre la temperatura. Desde que se adoptó el objetivo de CNG2020, la OACI ha realizado progresos de importancia en la implementación de medidas para alcanzarlo. Los Estados miembros de la OACI deberían estar orgullosos de estos logros, que ilustran que se puede lograr una acción efectiva cuando los Estados actúan unidos para abordar los desafíos mundiales. Para mantenerse a la par del grado de determinación de otros sectores en sus esfuerzos por mitigar el cambio climático, la aviación mundial debe considerar una trayectoria de reducción de emisiones a más largo plazo. Al proporcionar certeza a largo plazo, se incentivará la inversión en la innovación tecnológica dentro del sector.

3.2 El Acuerdo de París de 2015 establece objetivos claros para limitar el aumento de la temperatura mundial, abarcando todas las emisiones antropogénicas de gases de efecto invernadero. Para lograrlos, es necesario llegar al valor máximo de emisiones mundiales lo antes posible y a partir de allí alcanzar una economía mundial sin crecimiento neto de emisiones en la segunda mitad del siglo.

3.3 Como se menciona en el párrafo 1.2, el Informe especial del IPCC sobre el cumplimiento de la meta de temperatura de 1,5°C destaca no solo la escala sin precedentes de la acción que es necesaria,

sino también la urgencia con la que se requiere. También ilustra que las vías de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que podrían alcanzar el objetivo de temperatura de 1,5°C exigirían reducir para 2030 las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> en todas las actividades humanas aproximadamente un 45% respecto de los niveles de 2010 y alcanzar el punto de crecimiento neto nulo para 2050.

3.4 Si bien las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) de la mayoría de los Estados en virtud del Acuerdo de París no lo prevén, el comercio internacional, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), ha definido una vía de reducción de emisiones por la cual sus emisiones deberían alcanzar el máximo "lo antes posible" y reducirse en "al menos un 50% para 2050 en comparación con 2008". Desde hace más de una década, la industria de la aviación internacional ha adherido a un objetivo a largo plazo muy similar que apunta a reducir sus emisiones netas en un 50% para 2050 respecto de los niveles de 2005.

3.5 Los Estados que presentan esta nota de estudio subrayan la importancia de abordar el impacto de la aviación internacional en el cambio climático con una perspectiva ambiciosa a largo plazo y piden que la OACI acuerde un objetivo a largo plazo para la aviación internacional que coadyuve a lograr el objetivo de temperatura del Acuerdo de París de 1,5°C.

3.6 Al igual que con el CNG2020, cualquier otro objetivo a largo plazo debería tomar en consideración el principio de las circunstancias especiales y las capacidades respectivas (Resolución A39-2, párr. 6) y no imponer obligaciones específicas a los Estados particulares.

3.7 El CAEP recibió un mandato sobre este tema expresado en el párrafo 9 de la Resolución A39-2, en el que el 39° período de sesiones de la Asamblea solicitó al Consejo que estudiara la viabilidad de una ambición mundial a largo plazo para la aviación internacional. El CAEP sigue adelante con este trabajo con el programa de trabajo propuesto para el ciclo CAEP/12.

3.8 Para facilitar la solicitud anterior de un objetivo a largo plazo para la aviación internacional, los Estados que presentan esta nota de estudio creen que lo que se requiere en este momento es evaluar las opciones para que la aviación internacional se integre en las metas mundiales de reducción de carbono descritas más arriba. Esta importante información permitirá a la OACI tomar una decisión informada lo antes posible sobre un objetivo a largo plazo para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, tomando como punto de partida los compromisos de la industria y las posibilidades técnicas.

#### **4. CREACIÓN DE CAPACIDAD**

4.1 En 2018, los Estados miembros de la CEAC participaron en la primera fase del programa de asociaciones de colaboración ACT-CORSIA de la OACI. Esta iniciativa, junto con otros proyectos financiados por la Unión Europea (UE), brindó asistencia en forma de capacitación dictada por expertos y el seguimiento necesario de los Estados receptores en distintas regiones como África y el Caribe y los

Estados miembros de la ASEAN<sup>5</sup>. Esto abarca la capacidad de implementar el CORSIA desde el comienzo de la fase voluntaria en 2021, o a la brevedad posible, y la promoción del resto del conjunto de medidas, incluida la preparación o actualización de los planes de acción estatales para llevar registro, administrar y notificar las emisiones de sus sectores de aviación.

4.2 Los proyectos, ejecutados en plena cooperación con la OACI, promoverán la implementación más efectiva de las normas y de la OACI y de las mejores prácticas en estas regiones, y representan el amplio compromiso europeo que ha quedado plasmado en la Declaración de Bratislava firmada en 2016 por todos los Estados miembros de la CEAC, y en la declaración de intención firmada en 2016 entre la UE y la OACI en ocasión del 39º período de sesiones de la Asamblea.

— FIN —

---

<sup>5</sup> Brunei, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia y Vietnam.