



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

AVIACIÓN INTERNACIONAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

(Presentado por México)

RESUMEN EJECUTIVO

México apoya plenamente los progresos realizados en el último trienio en cada elemento de la canasta de medidas de reducción de emisiones de CO₂ de la OACI, y exhorta fuertemente a los Estados miembros a realizar mayores esfuerzos para lograr un mayor progreso en el próximo trienio. En particular, los seminarios anuales de evaluación de la OACI para apoyar la cuantificación del Visión de la OACI de 2050 para los Combustibles Sostenibles de Aviación, así como la labor de la OACI para promover y fomentar tecnologías innovadoras de reducción de emisiones de CO₂, como los aviones eléctricos e híbridos, los que son componentes cruciales para explorar reducciones de emisiones en el largo plazo para el sector de la aviación internacional. Los Estados miembros deberían también fomentar la comunicación de tales esfuerzos de reducción de emisiones de CO₂ mediante el desarrollo y refinamiento de los Planes de Acción de los Estados, con la continua asistencia y creación de capacidad que proporcionará la OACI. La cooperación de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas y Organizaciones Internacionales es fundamental en términos de mantener el papel de liderazgo de la OACI en el campo de la aviación internacional y el cambio climático, al tiempo de contribuir al cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París y la Agenda 2030.

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

- a) instar a la OACI y a los Estados miembros a seguir avanzando en todos los elementos de la canasta de medidas de la OACI en el próximo trienio;
- b) solicitar a la OACI que mantenga la celebración de seminarios anuales de evaluación para fomentar el desarrollo mundial de combustibles sostenibles de la aviación y apoyar la cuantificación de la Visión 2050 de la OACI;
- c) requerir a la OACI que proporcione un foro para promover y fomentar tecnologías innovadoras de reducción de emisiones de CO₂, como los aviones eléctricos e híbridos, que representan un componente crucial para explorar oportunidades de reducción de emisiones para el sector de la aviación internacional;
- d) exhortar a la OACI a prestar mayor asistencia y creación de capacidad para el desarrollo y perfeccionamiento de los Planes de Acción de los Estados, que reflejen y comuniquen los esfuerzos de los Estados miembros en la reducción de emisiones de CO₂ de la aviación; y
- e) alentar a la OACI a cooperar con otros órganos de las Naciones Unidas para mantener el papel de liderazgo de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se refiere al siguiente Objetivo Estratégico de Protección Ambiental.
<i>Implicaciones financieras:</i>	Las actividades a que se refiere el presente documento deberían llevarse a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto regular 2020-2022 y/o con contribuciones presupuestarias adicionales.
<i>Referencias:</i>	Resolución de la Asamblea A39-2

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por México.

1. CANASTA DE MEDIDAS DE LA OACI

1.1 México reconoce el importante progreso de la OACI en el último trienio en cada elemento de la canasta de medidas de reducción de emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional, incluido el desarrollo de la norma CO₂ de la OACI, la facilitación de medidas operacionales y aeropuertos verdes, así como el desarrollo y despliegue de combustibles de aviación sostenibles.

1.2 En particular, en abril de 2019 se celebró en la Sede de la OACI el primer Seminario de Inventario de la OACI para la Visión 2050 de los Combustibles Sostenibles de Aviación. Este evento fue consecuencia de la visión de 2050 de la OACI para los Combustibles de Aviación Sostenibles, que fue acordada por la Segunda Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en México en octubre de 2017.

1.3 La CAAF/2 observó que la Visión de la OACI de 2050 se basa en los supuestos de un aumento progresivo del uso de combustibles de aviación sostenibles, y que la Visión de la OACI de 2050 debería revisarse periódicamente mediante un proceso de inventario para evaluar continuamente los progresos realizados en el desarrollo y el despliegue de combustibles sostenibles para la aviación, incluso mediante la organización de talleres y seminarios periódicos, que conduzcan a la convocatoria del CAAF/3, a más tardar en 2025.

1.4 A este respecto, se alienta a más representantes estatales a participar en el proceso de inventario de la OACI y a aportar insumos concretos sobre sus iniciativas y los niveles previstos de desarrollo y despliegue de combustibles de aviación sostenibles, a fin de facilitar la cuantificación de la Visión de la OACI de 2050.

1.5 Además, teniendo en cuenta que la OACI y los Estados miembros deben seguir avanzando en la exploración de la viabilidad de un objetivo aspiracional mundial a largo plazo para la aviación internacional, la OACI debería proporcionar un foro para promover y fomentar tecnologías innovadoras de reducción de emisiones de CO₂, como los aviones eléctricos e híbridos, que representan componentes cruciales para explorar las oportunidades de reducción de emisiones a largo plazo para el sector de la aviación.

2. PLANES DE ACCIÓN DE LOS ESTADOS

2.1 México apoya plenamente la iniciativa de asistencia y creación de capacidad de la OACI para asistir a los Estados Miembros en la elaboración y actualización de planes de acción estatales, incluido México. Los resultados exitosos demuestran el alto interés y la participación de los Estados miembros en esta iniciativa de la OACI.

2.2 Los Planes de Acción Estatales deben seguir siendo un instrumento de comunicación eficaz, que permita a los Estados establecer una visión a largo plazo para la evolución de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional, en perfecta coordinación con sus partes interesadas. Este proceso de cooperación facilita la identificación de las medidas de mitigación del CO₂ y la asistencia necesaria para aplicar dichas medidas. La recopilación de información contenida en los Planes de Acción de los Estados facilita la evaluación de la OACI de los progresos hacia el logro de los objetivos aspiracionales mundiales y las áreas de apoyo a la implementación requeridas por los Estados.

2.3 Debería reforzarse aún más la asistencia y la creación de capacidad de la OACI para los planes de acción de los Estados, incluidos seminarios organizados periódicamente por la OACI en todas las regiones para prestar apoyo a los Estados en el desarrollo y la mejora de sus Planes de Acción. La documentación de orientación, las herramientas de software, una plantilla en línea y la asistencia práctica para apoyar el desarrollo y la mejora de los diversos planes de acción deben seguir estando a disposición de los puntos focales de los planes de acción nacionales.

2.4 México también encomia las actividades de la OACI en cuanto a asistencia técnica en el área de la protección del medio ambiente, a través de dos exitosos proyectos de la OACI, en asociación con la Unión Europea (UE), el Programa para el Desarrollo de las Naciones Unidas (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMM), respectivamente.

3. LIDERAZGO DE LA OACI

3.1 México subraya la necesidad de que la OACI continúe su colaboración con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y otros órganos de las Naciones Unidas, y siga participando en los debates pertinentes de la CMNUCC relativos a la aviación internacional, con el fin de comprender las posibles implicaciones para la labor de la OACI, y para comunicar y demostrar los progresos recientes de la OACI en relación con la aviación internacional y el cambio climático con miras a obtener pleno reconocimiento y asegurar el papel de liderazgo de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y la acción climática, a favor al cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París y la Agenda 2030.

3.2 Cabe recordar también que el logro de los objetivos aspiracionales mundiales de la OACI requiere recursos financieros adecuados dentro del propio sector de la aviación internacional. El creciente compromiso de la OACI y los Estados miembros para tomar medidas concretas, así como el apoyo de los socios de la OACI para la creación de capacidad y los esfuerzos de asistencia, demuestran la importancia de los recursos financieros para el logro de los objetivos aspiracionales globales de la OACI.

3.3 A este respecto, la 39a Asamblea instó a que “la OACI y sus Estados Miembros expresaran una clara preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático 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” (Resolución A39-2 de la Asamblea, párrafo 16).