



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

CAMBIO CLIMÁTICO

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En la presente nota se informa sobre los avances de la OACI en materia de aviación internacional y cambio climático desde el 40º período de sesiones de la Asamblea, lo que incluye la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional, así como la iniciativa de la OACI relativa a los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación y proyectos conexos de asistencia y creación de capacidad. Además, en la nota se informa sobre la cooperación de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas (ONU) y organizaciones internacionales en el ámbito de la aviación y el cambio climático.

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

- a) reconocer el importante progreso logrado por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en relación con la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional, incluidas las conclusiones de la Reunión de Alto Nivel de la OACI sobre esta cuestión;
- b) reconocer los avances logrados en el marco de la iniciativa de la OACI sobre los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, y alentar a los Estados a continuar participando en esta iniciativa de la Organización;
- c) seguir respaldando a la OACI en las actividades de coordinación, facilitación y seguimiento para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional e informar sobre el avance a la próxima Asamblea;
- d) respaldar el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), y pedir a los Estados, la industria y otras organizaciones que participen en dicho programa, que debería ampliarse para extender el apoyo a la implementación a otras medidas de reducción de las emisiones en un Programa OACI ACT-LTAG;
- e) alentar a la OACI a cooperar con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y proporcionarles información pertinente, velando así por mantener el liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación civil internacional; y
- f) considerar la información contenida en la presente nota de estudio para actualizar la resolución A40-18 de la Asamblea.

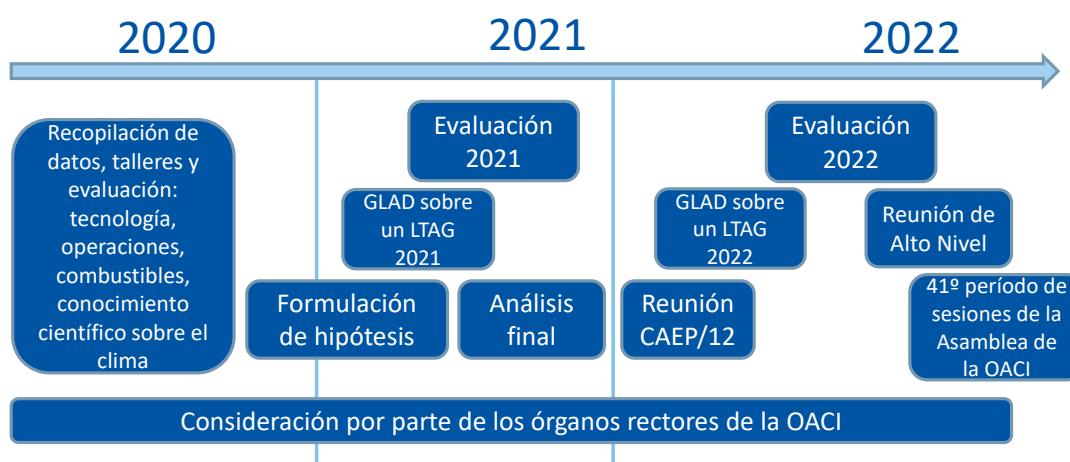
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Protección del medioambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades de la OACI mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto regular de 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, conforme a la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i> <i>A41-WP/369, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático</i> <i>Informe. 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 (HLM-LTAG) (Doc 10178)</i>

1. OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG)¹

1.1 En respuesta a la solicitud hecha durante el 40º período de sesiones de la Asamblea mediante la resolución A40-18, párrafo 9, la OACI y sus Estados miembros, junto con otras partes interesadas, dedicaron un tiempo considerable a analizar la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional. En marzo de 2020, el Consejo acordó el proceso para responder a este pedido de la Asamblea, conforme se indica e ilustra a continuación.

- 1) la recopilación de datos y el intercambio de información (véase el párrafo 1.2);
- 2) la evaluación técnica de distintas hipótesis para la reducción de las emisiones de CO₂, incluido el análisis de costos y las inversiones necesarias (véase el párrafo 1.3);
- 3) la celebración de consultas y diálogos entre las partes interesadas (véase el párrafo 1.4); y
- 4) la participación de representantes de alto nivel para facilitar la adopción de decisiones (véase el párrafo 1.5).

Proceso y plazos de un LTAG de la OACI



1.2 Evaluación del estado de reducción de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación

1.2.1 Como parte de la labor de la OACI sobre un LTAG, en particular en cuanto a la recopilación de datos y el intercambio de información sobre la reducción de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación, la Organización celebró dos eventos de evaluación, en septiembre de 2020² y septiembre de 2021³. Durante estos eventos, Estados, dirigentes de la industria, investigadores/as e innovadores/as presentaron sus ambiciosos planes, soluciones y políticas para reducir las emisiones de carbono de la aviación internacional, entre las cuales medidas de los componentes de tecnología, operaciones y combustibles. La Reunión de Alto Nivel de julio de 2022 (véase el párrafo 1.5) fue precedida por el evento Evaluación OACI, el 18 de julio de 2022⁴, en el que se compartió la información de interés más reciente y que sirvió de introducción a la reunión posterior.

¹ Página web de la OACI sobre un LTAG: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>

² Sitio web de Evaluación OACI 2020: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

³ Sitio web de Evaluación OACI 2021: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

⁴ Sitio web de Evaluación OACI 2022: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2022/Pages/default.aspx>

1.2.2 Además, la OACI creó el sitio web Tracker Tools (herramientas de seguimiento)⁵, donde se reúne y actualiza la información más reciente sobre las iniciativas de reducción de las emisiones de CO₂ de tres componentes: tecnología, operaciones y combustibles, así como sobre las iniciativas de cero emisiones netas de la aviación. En dicho sitio web también se comparte información sobre proyectos de asociados que forman parte de la Coalición Mundial de la OACI para la Aviación Sostenible. La coalición es un foro de partes interesadas cuya finalidad es facilitar la formulación de nuevas ideas y acelerar la aplicación de soluciones innovadoras que contribuirán a reducir todavía más las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la fuente, en tierra o en el cielo.

1.2.3 La Secretaría de la OACI continuará facilitando el seguimiento de las últimas tecnologías e innovaciones favorables al medioambiente para reducir las emisiones de CO₂, entre otras maneras mediante el proceso continuo de Evaluación OACI. Como parte del próximo proceso, y en respuesta a la solicitud de la segunda Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2), celebrada en 2017, la Organización prevé realizar la tercera conferencia (CAAF/3) en 2023, con el objetivo de examinar y actualizar la Visión de la OACI sobre Combustibles de Aviación Sostenibles para 2050, incluidos los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras fuentes de energía más limpias para la aviación, a fin de proporcionar un marco mundial y una proporción cuantificada de esos combustibles que deberían estar en uso para 2050 (véase el párrafo 1.5 de las conclusiones de la Reunión de Alto Nivel).

1.3 Hipótesis y análisis de un LTAG (informe sobre un LTAG)

1.3.1 Concluido el 40º período de sesiones de la Asamblea, y conforme a una solicitud subsiguiente del Consejo, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) inició su trabajo técnico sobre la factibilidad de un LTAG, centrándose en la factibilidad y la madurez de las medidas de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, que comprenden tecnologías de aeronave, operaciones y combustibles de aviación, dado que sería importante evaluar los potenciales de reducción en el sector de las emisiones de CO₂ antes de considerar la necesidad y el alcance de cualquier medida complementaria. En la reunión CAEP/12, celebrada en febrero de 2022, se aprobó por unanimidad el informe sobre un LTAG⁶, que incluye varias hipótesis para la reducción de las emisiones a largo plazo utilizando medidas en el sector, con la evaluación de los costos e inversiones necesarias. El informe sobre un LTAG también comprende otras conclusiones, como la necesidad de crear capacidad y brindar asistencia para la implementación de las medidas, y de informar sobre los avances realizados con miras a la consecución de un LTAG.

1.3.2 En el informe sobre un LTAG se presentaron tres hipótesis (IS1, IS2 e IS3), que se extienden hasta 2070, para abarcar una gama de madurez, factibilidad y ambición. En la hipótesis de mínima/nominal, IS1, para 2050 las emisiones se reducirían 39 %, con un 20 % proveniente de tecnologías de aeronaves, 4 % de las operaciones y 15 % de los combustibles, lo que significa que las emisiones podrían llegar a aproximadamente 950 MtCO₂ en 2050 (o 1,6 veces el nivel de emisiones de CO₂ de 2019). En la hipótesis IS2, o hipótesis intermedia, las emisiones de CO₂ podrían alcanzar aproximadamente 500 MtCO₂ en 2050 (0,8 veces el nivel de emisiones de CO₂ de 2019), lo que significa que en 2050, las emisiones se reducirían un 68 %, con un 21 % proveniente de tecnologías de aeronaves, 6 % de las operaciones y 41 % de los combustibles. En la hipótesis más ambiciosa, IS3, las emisiones residuales de CO₂ podrían alcanzar aproximadamente 200 MtCO₂ en 2050 (un tercio del nivel de emisiones de CO₂ de 2019), lo que significa una reducción de un 87 %, con un 21 % proveniente de tecnologías de aeronaves, 11 % de las operaciones y 55 % de los combustibles. El informe sobre un LTAG también incluyó los análisis de costos e inversiones necesarias, a cargo de los Gobiernos y las partes interesadas de la industria, correspondientes a la reducción de emisiones de las tres hipótesis del LTAG.

⁵ Sitio web de las herramientas de seguimiento de la OACI (Tracker Tools): [Aviation CO2 emissions reduction initiatives - Tracker Tool \(icao.int\)](https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx)

⁶ Informe de la OACI sobre un LTAG: <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

1.3.3 Reconociendo la invaluable contribución del CAEP para crear una norma de alto nivel, así como la calidad de su trabajo en un corto tiempo, el Consejo convino en que los Estados y las partes interesadas utilizarían el informe sobre un LTAG como la aportación para seguir deliberando sobre la cuestión, entre otros medios a través de los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD).

1.4 Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) sobre un LTAG

1.4.1 Como parte del proceso de consulta sobre un LTAG entre los Estados y otras partes interesadas, la OACI organizó los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) sobre un LTAG, con una serie de cinco eventos regionales que tuvieron lugar en mayo de 2021⁷ y se repitieron en marzo/abril de 2022⁸ con el objetivo de compartir información y sensibilizar sobre el proceso y los análisis técnicos del LTAG.

1.4.2 Las sesiones de diálogo mejoraron la comprensión general del informe sobre un LTAG entre las personas participantes. Por ejemplo, en lo que se refiere a la evaluación de las repercusiones de los costos en el informe sobre un LTAG y sobre quién asumiría los costos, se aclaró que el análisis de un LTAG se llevó a cabo a nivel mundial sin atribuir costos a los Estados por separado, ya que un LTAG sería un objetivo colectivo del sector de la aviación internacional a nivel mundial y no establecería obligaciones en forma de objetivos para la reducción de emisiones para cada Estado. Una vez tomada la decisión sobre un LTAG, los Estados contribuirán al objetivo colectivo de forma diferente (p. ej., mediante planes de acción de los Estados).

1.4.3 Para facilitar el desarrollo de deliberaciones bien fundamentadas en la Reunión de Alto Nivel sobre un LTAG celebrada en julio de 2022 (véase el párrafo 1.5), las personas participantes en los GLAD también intercambiaron opiniones sobre los posibles componentes de un LTAG, por ejemplo: el conocimiento y contexto científico, las posibles contribuciones en materia de tecnología, operaciones y combustibles que podrían esperarse, y el nivel de ambición de un LTAG. También debatieron sobre los posibles medios de implementación, el apoyo que podría brindarse a los Estados con planes de acción y hojas de ruta, y opciones para el seguimiento del progreso. Los/as participantes expresaron preocupación por las diferentes circunstancias y los distintos niveles de madurez de cada Estado, haciendo hincapié en la importancia fundamental de proporcionar los medios necesarios para la ejecución de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, en especial a los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares.

1.5 Reunión de Alto Nivel sobre un LTAG (HLM-LTAG)

1.5.1 La Reunión de Alto Nivel de la OACI sobre un LTAG (HLM-LTAG) se convocó del 19 al 22 de julio de 2022 en Montréal, Canadá, en formato híbrido (con participación presencial y virtual). A la reunión asistieron 428 personas delegadas de 104 Estados miembros y 58 personas de 15 organizaciones internacionales. La reunión comenzó el 19 de julio con un inspirador vídeo de la OACI⁹ sobre el proceso de un LTAG, seguido del discurso de apertura del Presidente del Consejo de la Organización. El Dr. Bertrand Piccard, fundador y presidente de la Solar Impulse Foundation, pronunció el discurso inaugural. La reunión tomó nota de la presentación introductoria sobre un LTAG por parte de la Secretaría, que proporcionó el contexto y la base por la que se habían establecido las distintas cuestiones del orden del día de la reunión.

⁷ Sitio web de los GLAD 2021: <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

⁸ Sitio web de los GLAD 2022: <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

⁹ Video de la OACI para la apertura de la HLM-LTAG: https://youtu.be/8fCvQ_Htmqo

1.5.2 Se eligió a su Excelencia el obispo Juan Edghill, ministro de Obras Públicas de Guyana, como presidente de la reunión. Su Excelencia la ministra de Transporte y Aviación Civil de Maldivas, Sra. Aishath Nahula, fue elegida primera vicepresidenta, y la Sra. Charity Musila, representante suplente de Kenya ante la OACI, fue elegida segunda vicepresidenta. A la sesión de apertura le siguieron las declaraciones orales de representantes de alto nivel de Estados y organizaciones internacionales¹⁰.

1.5.3 El 20 de julio la reunión comenzó sus deliberaciones sobre la base de las notas de estudio (WP) y las notas de información (IP) presentadas por la Secretaría de la OACI, los Estados y las organizaciones internacionales con respecto a las cuestiones pertinentes del orden del día. El resumen de las notas presentadas y los principales puntos de vista expresados durante las deliberaciones se reflejan en los resúmenes de las deliberaciones (SD) sobre las respectivas cuestiones del orden del día¹¹. El informe completo de la HLM-LTAG figura en el Doc 10178 de la OACI.

1.5.4 En el marco de la cuestión 1 (hipótesis y opciones de un LTAG), todos los Estados y las organizaciones expresaron la importancia de tomar medidas sobre la amenaza existencial del cambio climático, y la necesidad de un objetivo global a largo plazo para la aviación internacional, teniendo en cuenta las distintas circunstancias y niveles de preparación de los Estados, y la flexibilidad para que cada Estado contribuya a los esfuerzos colectivos, a la vez que se reconocieron los medios necesarios para la implementación de un LTAG en el espíritu de la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás.

1.5.5 Los Estados y las organizaciones expresaron su aprecio por la labor de la OACI sobre la factibilidad de un LTAG desde la última Asamblea, en particular la elaboración del informe sobre un LTAG. Algunas delegaciones reconocieron que el informe fue aprobado por unanimidad por el CAEP y consideraron que estaba completo y que no era necesario realizar más trabajos. También convinieron en que el informe debería ser la base para las consideraciones sobre un LTAG en la próxima Asamblea. Otras delegaciones expresaron su preocupación y destacaron que la labor del CAEP no completaba el mandato que se establece en la resolución A40-18 de la Asamblea de la OACI, en particular en lo que respecta a las repercusiones de costos en regiones específicas y países en desarrollo, y la falta de cobertura sobre la asistencia a los países en desarrollo para que puedan cumplir cualquier LTAG que se acuerde.

1.5.6 Algunas delegaciones destacaron la urgencia de que la OACI acuerde un LTAG que apunte alto, expresando la necesidad de que el sector trabaje hacia un objetivo global de cero emisiones netas de carbono para 2050 con posibles puntos intermedios en 2030 y 2040, a la luz del último consenso científico dado a conocer por el IPCC, y en apoyo al objetivo de temperatura de 1,5 °C del Acuerdo de París. También reconocieron que la implementación de un LTAG como objetivo ambicioso colectivo global debía ser flexible, sin atribuir objetivos de reducción de emisiones específicos a cada Estado por separado.

1.5.7 Otras delegaciones expresaron su preocupación por la consideración de resultados netos cero, señalando que el alcance de las reducciones de emisiones de CO₂ a través de medidas en el sector basadas en las hipótesis reflejadas en el informe sobre un LTAG no permitiría al sector alcanzar niveles netos de cero, y los últimos informes científicos del IPCC que reconocen que la aviación es un sector difícil de descarbonizar. Pidieron a los Estados desarrollados que tomen la iniciativa para alcanzar resultados netos de cero, antes que los Estados en desarrollo. En general, se reconocieron los puntos de vista sobre la interdependencia entre el nivel de ambición para un LTAG y el alcance de la disponibilidad de medios para su implementación (que se debatió en el marco de la cuestión 2).

¹⁰ Las declaraciones orales presentadas a la HLM-LTAG están disponibles en: <https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Statements.aspx>

¹¹ Todos los documentos de la HLM-LTAG pueden consultarse en: <https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Documentation.aspx>

1.5.8 Las delegaciones expresaron su opinión sobre la importancia fundamental de establecer medios prácticos para la implementación, incluso a través de los planes de acción de los Estados de la OACI (SAP), reforzando la asistencia financiera, la transferencia de tecnología y los esfuerzos de creación de capacidades hacia el logro de cualquier LTAG que se acuerde, en apoyo de la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás. Algunas delegaciones expresaron su punto de vista de que sería difícil llegar a un acuerdo sobre un LTAG que apunte alto, debido a la preocupación acerca de los impactos, en particular para los países en desarrollo, mientras que otros destacaron que un LTAG acordado puede brindar la oportunidad de destinar el tan necesario apoyo financiero al sector y ofrecería oportunidades económicas a los Estados en desarrollo.

1.5.9 En el marco de la cuestión 2 (medios de implementación), las delegaciones respaldaron en general las notas de trabajo presentadas por la Secretaría de la OACI. También apoyaron la iniciativa de SAP de la OACI (véase el párrafo 2), facilitar la aplicación por parte de los Estados de sólidas medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y el establecimiento de asociaciones de la OACI con Estados y otras organizaciones internacionales para proyectos de asistencia en relación con las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación. Manifestaron que la asistencia a los Estados, tanto en términos de financiación como de creación de capacidad y otras formas de asistencia, en particular a los países en desarrollo, es crucial para poder concretar cualquier LTAG que se acuerde, reconociendo las diferentes circunstancias de los Estados y regiones individuales y que no hay una solución única que se adapte a todos los Estados y partes interesadas.

1.5.10 Algunas delegaciones coincidieron en la importancia de que los Estados y las partes interesadas pertinentes trabajen mancomunadamente para el desarrollo y despliegue mundial de SAF, LCAF y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias para la aviación a través del programa ACT-SAF de la OACI y su posible ampliación a aspectos adicionales, como medio de contribuir concretamente al logro colectivo de cualquier LTAG que pueda acordarse.

1.5.11 Las delegaciones expresaron opiniones divergentes con relación al acceso a los recursos financieros. Algunas se mostraron partidarias de que la OACI facilite aún más el acceso de los Estados a la asistencia financiera y la inversión para la ejecución de medidas específicas de reducción de emisiones de CO₂ de la aviación, asumiendo un papel facilitador para conciliar las necesidades de ejecución con la financiación pública o privada. Otras delegaciones pidieron la creación de un fondo específico administrado por la OACI para atender las necesidades de asistencia y financiación de los Estados en desarrollo que no puedan ser financiadas por el sector privado, mientras que a algunas delegaciones les preocupaban las múltiples dificultades institucionales y jurídicas que puede entrañar el establecimiento de un fondo así en la OACI.

1.5.12 En el marco de la cuestión 3 (medios para monitorear el avance), las delegaciones consideraron importante establecer los medios para monitorear el avance hacia la consecución de cualquier LTAG que se acuerde, de manera regular, no invasiva y transparente, aprovechando los diversos medios existentes para hacerlo, como el proceso de evaluación de la OACI y las herramientas de seguimiento que son parte del monitoreo de las últimas innovaciones e iniciativas para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, así como la información proveniente de los SAP y el mecanismo de notificación de CO₂ en el marco del CORSIA.

1.5.13 Las delegaciones destacaron también la necesidad de una oferta continua de creación de capacidad y de otro tipo de asistencia, así como de las herramientas necesarias para apoyar la preparación y las actualizaciones de los SAP, teniendo presente el carácter voluntario de esos planes y las contribuciones individuales de los Estados para la consecución colectiva de todo LTAG que se acuerde. Algunas delegaciones apuntaron además que es necesario evaluar más a fondo la reducción de las emisiones de CO₂ y el impacto en los costos de la aviación internacional en las regiones y los países, incluido el impacto en los países en desarrollo. Algunas delegaciones hicieron hincapié en que un monitoreo continuo del suministro de los medios de implementación, en apoyo a la concreción de un LTAG, debería formar parte del enfoque general de monitoreo.

1.5.14 En el marco de la cuestión 4 (conclusiones y recomendaciones), debido a la estrecha relación entre las cuestiones 1, 2 y 3 del orden del día, el proyecto de conclusiones de cada una se redactó como un paquete de posibles resultados de la HLM-LTAG, teniendo en cuenta las notas de estudio y las notas de información presentadas, así como las opiniones expresadas al respecto. Tras el intercambio de opiniones por parte de las delegaciones sobre los posibles resultados de la HLM-LTAG, la reunión convino en recomendar que el Consejo de la OACI considere las conclusiones de la HLM-LTAG¹² (véanse HLM-LTAG-SD/4, revisión 2, y el informe de la HLM-LTAG, Doc 10178) a fin de presentar su propuesta ante el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2. PLANES DE ACCIÓN DE LOS ESTADOS Y ASISTENCIA

2.1 Iniciativa OACI de Planes de Acción de los Estados¹³

2.1.1 En respuesta a la solicitud de la Asamblea en su resolución A40-18, la OACI sigue cooperando con los Estados miembros para facilitar la formulación y actualización de los planes de acción de los Estados, apoyando así la implementación de un amplio espectro de medidas de mitigación de las emisiones de CO₂ seleccionadas del conjunto de medidas de la OACI. Al mes de julio de 2022, 133 Estados miembros, que representan aproximadamente el 98 % del tráfico de la aviación internacional, había presentado voluntariamente planes de acción a la OACI. Estos buenos resultados demuestran el gran interés de los Estados miembros en esta iniciativa, así como el efecto positivo de la asistencia y las actividades de creación de capacidad de la OACI.

2.1.2 La Asamblea alentó a los Estados que ya hayan presentado planes de acción a compartir la información que estos contengan y a forjar alianzas con otros Estados en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado sus planes de acción. A tal efecto, la OACI ha venido facilitando el establecimiento de asociaciones de colaboración entre los Estados, incluida la preparación de un proyecto de acuerdo de cooperación que sirva para establecer un marco modelo por medio del cual los Estados puedan ayudar a otros Estados. Hasta la fecha, se han concretado nueve asociaciones a través del programa de países compañeros de la OACI para la elaboración de planes de acción de los Estados.

2.1.3 Los planes de acción de los Estados siguen siendo una herramienta esencial para comunicar sus planes nacionales de acción climática para la aviación internacional, y al mismo tiempo representan un vehículo importante que permite a la OACI dar seguimiento al progreso registrado para concretar las aspiraciones mundiales comunes de los Estados miembros. Mientras la OACI ha venido trabajando sobre la factibilidad de un LTAG desde el 40º período de sesiones de la Asamblea (véase el párrafo 1), en tiempos más recientes, varios Estados han estado formulando estrategias y planes más concretos y a más largo plazo para reducir las emisiones de carbono de la aviación internacional, mediante el uso de nuevas e innovadoras tecnologías, operaciones y combustibles sostenibles.

2.1.4 A fin de facilitar las contribuciones voluntarias de los Estados para alcanzar las metas mundiales a las que aspira la OACI, las actualizaciones y presentaciones futuras de los planes de acción de los Estados deberían centrarse en las soluciones innovadoras más recientes y disponibles, e igualmente permitir a los Estados aprovechar posibles fuentes de financiamiento. Con el apoyo de los Estados, la Secretaría se propone actualizar la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988), a fin de velar por que dichos planes de acción resulten más sólidos, cuantitativos y prospectivos y, al mismo tiempo, sean una herramienta eficaz para facilitar el financiamiento verde a través de beneficios ambientales plenamente cuantificados.

¹² Se recibió una petición de China para hacer constar su reserva a las conclusiones de la HLM-LTAG.

¹³ Sitio web de la OACI dedicado a los planes de acción de los Estados: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_ActionPlan.aspx

2.2 Proyecto de asistencia OACI-Unión Europea (UE)

2.2.1 El proyecto de asistencia OACI-UE ha sido una iniciativa medioambiental exitosa sufragada por la UE e implementada por la OACI entre 2014 y 2019, que permitió brindar apoyo a 14 Estados beneficiarios de África y el Caribe para la preparación y ejecución de planes de acción de los Estados y la creación de sistemas de seguimiento de las emisiones de CO₂ para la aviación internacional. Los 14 Estados beneficiarios elaboraron y presentaron planes de acción totalmente cuantificados y establecieron equipos de planes de acción nacionales con las partes interesadas pertinentes para supervisar la implementación. En cada uno de los Estados se instaló un sistema medioambiental para la aviación (AES) como herramienta para el seguimiento de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y se ejecutaron proyectos piloto para proporcionar energía solar para suministrar electricidad en las puertas de embarque de los aeropuertos y realizar estudios de factibilidad de la producción de SAF.

2.2.2 Aprovechando el éxito de esta cooperación, se inició la fase II del proyecto de asistencia OACI-UE, en la cual la OACI ha de prestar apoyo a otros 10 Estados beneficiarios de África para la formulación de sus planes de acción de los Estados durante un período de ejecución de 2020 a 2023. Como parte de la fase II del proyecto, para junio de 2022, todos los planes de acción se habían elaborado, y se llevó a cabo una serie de iniciativas, como una sesión informativa en la que participaron directores/as generales de aviación civil de los Estados beneficiarios y un seminario de innovación, que se centraron en la facilitación de la producción y utilización de SAF.

3. COOPERACIÓN CON OTROS ORGANISMOS

3.1 La OACI siguió cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales que participan en la elaboración de políticas sobre el cambio climático, especialmente el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Si bien las emisiones del sector de la aviación internacional y el sector marítimo no se incluyen en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) en virtud del Acuerdo de París de la CMNUCC, la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) abordan respectivamente estas contribuciones por separado, para complementar el logro de los objetivos del Acuerdo de París. En ese sentido, la OACI formuló declaraciones y entregó presentaciones escritas regularmente, y organizó y participó en reuniones pertinentes y eventos paralelos durante las conferencias de la CMNUCC¹⁴, con la intención de mantener el liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación internacional y el cambio climático.

3.2 Es de hacer notar que en el Pacto de Glasgow por el Clima, que fue adoptado por la COP26 en noviembre de 2021, se “reafirma el objetivo de temperatura del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático”¹⁵. En el Pacto de Glasgow por el Clima también se “reconoce que los efectos del cambio climático con un aumento de la temperatura de 1,5 °C serán mucho menores que los derivados de un aumento de 2 °C y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C”¹⁶.

¹⁴ Participación de la OACI en la COP26 de la CMUNCC (noviembre de 2021): <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/cop26.aspx>

¹⁵ Párrafo 15 del Pacto de Glasgow por el Clima: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf

¹⁶ Párrafo 16 del Pacto de Glasgow por el Clima: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf

3.3 La OACI siguió manteniéndose informada de las novedades en otros organismos de las Naciones Unidas, entre ellos la OMI, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Grupo de Gestión Ambiental (EMG) de las Naciones Unidas. Con su calculadora de emisiones de carbono, la Secretaría de la OACI está cumpliendo una función clave con su apoyo constante a otras organizaciones de las Naciones Unidas para estimar la porción de los inventarios de GEI correspondiente al transporte aéreo, como parte de la estrategia para la gestión de la sostenibilidad de las Naciones Unidas.

3.4 El 7 de diciembre de 2020, Día de la Aviación Civil Internacional, el Secretario General de las Naciones Unidas celebró los compromisos asumidos por miembros de la comunidad aeronáutica para lograr emisiones netas de valor cero, e instó a todo el sector a comprometerse a alcanzar el nivel cero neto para 2050¹⁷. Además, con ocasión del Día de la Aviación Civil Internacional el 7 de diciembre de 2021¹⁸, el Secretario General de las Naciones Unidas resaltó que los compromisos actuales del sector aeronáutico en materia del clima no son congruentes con la meta de temperatura de 1,5°C, por lo que la próxima Asamblea de la OACI debe abordar, como prioridad urgente, la adopción de un nuevo conjunto de metas ambiciosas para comprometerse a alcanzar el nivel cero de emisiones netas para 2050, con objetivos provisionales y planes de ejecución fiables.

— FIN —

¹⁷ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/UNSG-MESSAGE-ON-INTERNATIONAL-CIVIL-AVIATION-DAY.aspx>

¹⁸ <https://press.un.org/en/2021/sgsm21060.doc.htm>