



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

UN ENFOQUE INCLUSIVO PARA LOGRAR UN LTAG COLECTIVO

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

En esta nota de estudio se propone la adopción de un enfoque inclusivo que dé cabida a las diversas circunstancias, capacidades y necesidades de los Estados al aplicar las medidas de reducción de las emisiones, para facilitar los esfuerzos colectivos mundiales hacia un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG). Se requerirá un programa integral, integrado y flexible de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el LTAG (ACT-LTAG). En esta nota también se proponen posibles elementos clave que la OACI podría considerar al establecer dicho ACT-LTAG.

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

- a) reconocer que, para facilitar los esfuerzos colectivos mundiales hacia un LTAG se requiere un enfoque inclusivo que dé cabida a las diversas circunstancias, capacidades y necesidades de los Estados al aplicar las medidas de reducción de las emisiones;
- b) instar a la OACI a desarrollar un ACT-LTAG integral, integrado y flexible, a fin de tener en cuenta las necesidades de los Estados al aplicar las medidas de reducción de las emisiones; y
- c) pedir a la OACI que considere la posibilidad de implementar un ACT-LTAG como iniciativa consolidada, global, con un programa de ACT-SAF robusto, un proceso estructurado para la elaboración de planes de acción de los Estados y evaluación y satisfacción de las necesidades, así como facilitación del acceso a financiación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Resolución A40-18 de la Asamblea, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático</i> Resolución A40-19 de la Asamblea, <i>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 (CORSA)</i> <i>Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂ (Doc 9988)</i> Conclusiones de la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la reducción de las emisiones de CO ₂ de la aviación internacional <i>Informe sobre el medio ambiente, OACI 2022</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El establecimiento de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) por parte de la OACI demostrará el compromiso del sector de la aviación frente a la acción climática mundial y fortalecerá el liderazgo de la OACI. También dará una señal positiva a la industria y a los inversionistas, y facilitará el flujo de financiación verde hacia el sector.

1.2 La OACI y los Estados miembros acordaron una serie de conclusiones en la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un LTAG para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional, celebrada del 19 al 22 de julio de 2022. Esto incluye alentar a la OACI y a los Estados miembros a trabajar juntos para lograr un LTAG colectivo de cero emisiones netas de carbono para 2050, reconociendo que las circunstancias especiales de cada Estado y sus respectivas capacidades definirán su capacidad para contribuir al LTAG dentro de su propio plazo nacional.

1.3 En esta nota de estudio se destaca la necesidad de adoptar un enfoque inclusivo para facilitar los esfuerzos colectivos mundiales para lograr un LTAG, y se proponen elementos clave para un programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el LTAG (ACT-LTAG) que tenga en cuenta las diversas circunstancias, capacidades y necesidades de los Estados en las medidas para reducir las emisiones.

2. NECESIDAD DE UN ENFOQUE INCLUSIVO

2.1 Al establecer un LTAG, no se atribuyen obligaciones y responsabilidades a los Estados individuales. Es igualmente importante que un LTAG tenga un enfoque inclusivo en el que se consideren las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, así como sus necesidades, al aplicar las medidas de reducción de las emisiones. De esta manera todos los Estados pueden trabajar juntos hacia un objetivo común a pesar de la diversidad. La inclusión promueve la cohesión y la colaboración, refuerza el principio de no discriminación de la OACI y garantiza el liderazgo continuo de la OACI en la sostenibilidad de la aviación internacional y la acción climática.

2.2 Las medidas que pueden tomar los Estados abarcarán muchos aspectos, incluidos los de tecnología, operaciones y combustibles, tal y como se indica en el informe del LTAG. Esto requerirá un aumento de la instrucción, los conocimientos, las inversiones, las capacidades operacionales, etc. Es por lo tanto imperativo que se tengan en cuenta las diversas circunstancias, capacidades y necesidades de los Estados en la aplicación de las medidas para reducir las emisiones, a fin de facilitar su contribución a un LTAG colectivo.

3. UN ACT-LTAG INTEGRAL, INTEGRADO Y FLEXIBLE

3.1 La OACI ya ha desarrollado programas de apoyo clave, tales como el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (ACT-CORSIA), el ACT para combustibles de aviación sostenibles (SAF) y las asociaciones de colaboración entre países para los planes de acción de los Estados, que han tenido buena acogida entre los Estados. Asimismo, debería estudiarse la posibilidad de crear un programa de apoyo para el LTAG en forma de ACT-LTAG.

3.2 Un ACT-LTAG mundial consolidado. Dados los vínculos entre el LTAG y las iniciativas medioambientales existentes, la OACI debería consolidarlas en un marco general integrado de ACT-LTAG. Esto racionaliza los recursos necesarios y ayuda a habilitar estrategias complementarias en varios programas. Un ACT-LTAG debería tener un enfoque global para facilitar los intercambios interregionales y el enriquecimiento mutuo. Por ejemplo, un mecanismo de asociación de colaboración entre países puede conectar a más Estados de diferentes regiones, y las medidas de asistencia existentes que se dirigen a regiones específicas podrían consolidarse y abrirse a más regiones. Asimismo, el ACT-LTAG debe tener una taxonomía global común para facilitar la comprensión uniforme de aspectos fundamentales. En este ámbito, la OACI podría preparar conjuntos de herramientas de información y paquetes de instrucción para impartir conocimientos básicos en todo el sistema de aviación internacional. El programa ACT-LTAG debe contar con la participación

de la industria, incluidas las partes interesadas no tradicionales de la aviación (por ejemplo, los productores de SAF y los proveedores de créditos de carbono).

3.3 Programa ACT-SAF robusto. Un componente central del ACT-LTAG será el ACT-SAF. El SAF es un elemento clave para la reducción de las emisiones de la aviación. Se han producido avances considerables para promover la adopción y contabilización de SAF. Entre ellos se encuentran el marco de registro y cómputo (*Book & Claim*) de la Mesa Redonda sobre Biomateriales Sostenibles (RSB) y el marco del certificado SAF de Cielos Limpios para el Mañana (SAFc) del Foro Económico Mundial (FEM). Estas iniciativas promueven la demanda de SAF, ya que tanto las aerolíneas como sus clientes podrán reducir su huella de carbono utilizando SAF. En el marco del ACT-SAF, la OACI debería proporcionar orientaciones para el uso de SAF, teniendo en cuenta la evolución mundial y estos marcos de contabilidad. Esto promoverá una mayor adopción de SAF y garantizará que dichos marcos estén armonizados mundialmente.

3.4 Enfoque estructurado normalizado para orientar el desarrollo del Plan de Acción Estatal y facilitar la evaluación de las necesidades y la prestación. La OACI debería considerar mejorar los textos de orientación sobre el Plan de Acción Estatal para incluir nuevas herramientas que permitan a los Estados realizar mejor su propia evaluación de las necesidades. La OACI también debería analizar los planes presentados por los Estados, a fin de determinar qué asistencia se necesita y facilitar la correspondencia con los recursos disponibles. Estas iniciativas podrían facilitar la presentación de más planes de acción estatales, definir mejor las necesidades específicas de asistencia y ayudar en la supervisión de los avances. La OACI puede consultar otras iniciativas de la Organización, como el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y el Plan Mundial de Navegación Aérea, y obtener posibles modelos de enfoques estructurados y progresivos, pero flexibles, para apoyar a los Estados en su ejecución en función de sus circunstancias y capacidades.

3.5 Facilitar el acceso a la financiación climática mediante la creación de capacidad. La financiación climática es un importante habilitador de la inversión en medidas de reducción de las emisiones y en su aplicación. La OACI puede desempeñar un papel clave en la colaboración con instituciones financieras para encontrar posibles fuentes de financiación y desarrollar una base de datos completa de los recursos financieros disponibles para las iniciativas de reducción de las emisiones de la aviación que los Estados puedan consultar fácilmente. La OACI también puede organizar sesiones periódicas con estas instituciones financieras para dar a conocer las oportunidades de financiación. Además, se puede proporcionar asistencia e instrucción a los Estados sobre cómo acceder a la financiación climática, en forma, por ejemplo, de asistencia para redactar propuestas de financiación.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que, para facilitar los esfuerzos colectivos mundiales hacia un LTAG se requiere un enfoque inclusivo que dé cabida a las diversas circunstancias, capacidades y necesidades de los Estados al aplicar las medidas de reducción de las emisiones;
- b) instar a la OACI a desarrollar un ACT-LTAG integral, integrado y flexible, a fin de tener en cuenta las necesidades de los Estados al aplicar las medidas de reducción de las emisiones; y
- c) pedir a la OACI que considere la posibilidad de implementar un ACT-LTAG como iniciativa consolidada, global, con un programa de ACT-SAF robusto, un proceso estructurado para la elaboración de planes de acción de los Estados y evaluación y satisfacción de las necesidades, así como facilitación del acceso a financiación.