



A41-WP/658
P/54
6/10/22

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 17

(Nota presentada por la presidenta del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 17 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo.
Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 17/1.

Nota.— Tras retirar esta cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponda de la carpeta del informe.

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

17.1 En sus sesiones segunda, tercera y decimoquinta, 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/368) y estudia las propuestas del Consejo para actualizar la resolución A40-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* (WP/369). Además, Estados miembros y observadores presentan 46 notas de estudio: WP/167 Revisión núm. 1, WP/169, WP/172, WP/173, WP/206, WP/210, WP/280, WP/351, WP/362, WP/413, WP/415, WP/428, WP/431, WP/432, WP/434, WP/435, WP/436, WP/438, WP/439, WP/440, WP/466 Revisión núm. 1, WP/469, WP/470, WP/471, WP/472, WP/473, WP/474, WP/475, WP/476, WP/477, WP/486, WP/489, WP/490, WP/495 Revisión núm. 1, WP/502, WP/503, WP/504, WP/509, WP/510, WP/514, WP/515, WP/516, WP/545, WP/568, WP/581 y WP/594.

17.2 En la nota WP/368, el Consejo informa sobre el avance logrado por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en materia de aviación internacional y cambio climático, en particular sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional, y sobre la iniciativa de la OACI de crear planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, además de los proyectos conexos de asistencia y creación de capacidad. En la nota también se informa sobre la cooperación de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales en el ámbito de la aviación y el cambio climático. La Secretaría también ofrece una presentación resumida sobre el trabajo realizado por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea con respecto a la factibilidad de un LTAG.

17.3 El Comité reconoce el avance sustancial de la labor desde la última Asamblea sobre la factibilidad de un LTAG, y también reconoce el avance logrado en el marco de la iniciativa de la OACI de creación de planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, y alienta a los Estados a seguir participando en la iniciativa de la OACI. El Comité también apoya la función continua de la OACI de coordinar, facilitar y monitorear las acciones para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y además alienta a la OACI a cooperar con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, y a proporcionarles información pertinente, asegurando el papel de liderazgo de la OACI en todas las cuestiones relacionadas con la aviación civil internacional.

17.4 En la nota WP/369, el Consejo propone enmiendas de la resolución A40-18, a la luz de las novedades acaecidas desde la última Asamblea, en particular las conclusiones de la Reunión de Alto Nivel 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 (HLM-LTAG; véase el Doc 10178 de la OACI). El Comité admite las aclaraciones sobre las revisiones propuestas a la resolución A40-18, en especial los párrafos del preámbulo que reflejan la información más reciente de los procesos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en relación con el Pacto de Glasgow para el Clima, y reconoce también la necesidad de que la OACI actualice y elabore oportunamente, según corresponda, las normas y métodos recomendados (SARPS) y las orientaciones relativas al medioambiente.

17.5 En la nota WP/469, China presenta puntos de vista sobre los principios de equidad, responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y capacidades respectivas y expresa que dichos principios deberían reconocerse y seguirse en la creación de un sistema de gobernanza de la aviación internacional y el cambio climático que sea justo y racional. Además, se expresa la preocupación de que el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 (CNG2020) y un LTAG de cero emisiones netas de carbono

para 2050 conducirían a distorsiones discriminatorias del mercado en detrimento de los países en desarrollo, lo que debería abordarse inmediatamente mediante el establecimiento de un mecanismo de asistencia para los países en desarrollo. En respuesta a la propuesta de que la aviación internacional y el cambio climático deberían ser atendidos mediante las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN), se aclara que no puede considerarse esa propuesta, ya que las emisiones de la aviación internacional son abordadas por la OACI y no forman parte de las CDN del Acuerdo de París, y que la OACI no puede decidir en nombre de las Partes de la CMNUCC, que no fue reconocida por China.

17.6 En la nota WP/470, China presenta el punto de vista de que los países desarrollados tienen la obligación internacional de proporcionar asistencia financiera, técnica y de creación de capacidad a los países en desarrollo, lo que determinaría el éxito o el fracaso de las actividades de la aviación internacional en relación con el cambio climático. También propone la creación de un mecanismo de asistencia claro, específico y con arreglos susceptibles de ser evaluados en función de las necesidades de los países en desarrollo.

17.7 En la nota WP/473, la República Dominicana expone el punto de vista sobre la creación de un mecanismo integrado que pueda ayudar a la industria, las instituciones financieras y las organizaciones internacionales en el intercambio de información y prácticas más idóneas, y motivar el establecimiento de alianzas y creación de políticas que promuevan la eventual transición a los combustibles de aviación sostenibles (SAF), así como promover acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para los Estados miembros de la OACI.

17.8 En la nota WP/434, la India expresa la opinión de que el LTAG de la OACI debe ser coherente con los principios mundiales de neutralidad en carbono al trabajar para crear el compromiso de “cero emisiones mundiales netas según el calendario nacional de cada Estado”. Asimismo, resalta que, como parte de un LTAG, debe darse prioridad a los mecanismos de asistencia para proporcionar a los países en desarrollo los recursos técnicos, financieros y de creación de capacidad adecuados, de modo de fortalecer las iniciativas de los países en desarrollo en materia de aviación internacional y cambio climático. Igualmente expresa que un LTAG no debería crear barreras no arancelarias al crecimiento de las rutas internacionales.

17.9 En la nota WP/431, el Japón resalta la importancia de promover iniciativas de conservación de la energía y de energías renovables para descarbonizar el sector aeroportuario, y expresa su punto de vista de que los períodos de sesiones de la Asamblea de la OACI en el futuro podrían servir de oportunidad para compartir información sobre las iniciativas de descarbonización de los aeropuertos que se lleven a cabo en cada Estado.

17.10 En la nota WP/489, el Japón hace hincapié en la necesidad de la descarbonización de la aviación internacional para cumplir con el límite de temperatura del Acuerdo de París y evitar un cambio climático irreversible, y alienta el intercambio de las prácticas más idóneas de cada Estado, incluidos los esfuerzos de Japón, a través de iniciativas de la OACI como el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los SAF (ACT-SAF) con la participación de los Estados.

17.11 En la nota WP/568, Nueva Zelanda resalta que las decisiones sobre acciones climáticas no pueden demorarse y que los Estados deberían esforzarse por establecer un LTAG que apunte alto y que cuente con el respaldo de una transición equitativa, en consonancia con la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás.

17.12 En la nota WP/173, Qatar sugiere que el Consejo de la OACI y la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) acuerden una hoja de ruta mundial para el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF). También pide a los Estados miembros de la OACI que adopten varios principios para apoyar el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA.

17.13 En la nota WP/169, la Federación de Rusia expresa la opinión de que las hipótesis integradas de un LTAG no parecen realistas debido a la considerable incertidumbre que existe actualmente acerca de la viabilidad de aumentar la producción de SAF y reducir los precios de éstos a un nivel aceptable, y propone seguir estudiando la factibilidad de un LTAG, con el fin de elaborar hipótesis más objetivas para una reducción real de los volúmenes de emisiones de CO₂ en el sector de la aviación internacional, e identificar posibles fuentes de financiación para las actividades proyectadas a nivel mundial. Con miras a brindar un apoyo real para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas antes de 2030 a escala mundial, la Federación de Rusia también propone a la OACI establecer un servicio descentralizado de aviación internacional para combatir incendios y otros desastres naturales que ocurren por causas naturales bajo la égida de las Naciones Unidas.

17.14 En la nota WP/172, la Federación de Rusia, al señalar que la cooperación internacional encierra la posibilidad de multiplicar la eficiencia de la extinción de incendios desde el aire, mediante una acción conjunta y coordinada de los servicios aéreos nacionales de extinción de incendios, propone llevar a cabo una evaluación cuantitativa de la posible contribución de un servicio aéreo internacional descentralizado de extinción de incendios a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero como uno de los elementos de un LTAG. Además, la Federación de Rusia propone que la OACI continúe la labor en el marco del Diálogo sobre la creación de fuerzas móviles de la aviación para la extinción de incendios forestales (I4F) con el objetivo de concebir enfoques acordados a nivel internacional para combinar las capacidades de los servicios aéreos nacionales de extinción de incendios bajo los auspicios de la OACI, y que prepare un informe para el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que contenga el resultado de una evaluación cuantitativa de la contribución y extensión del Diálogo I4F de la OACI. Se aclara que el Diálogo I4F, celebrado en noviembre de 2021, sirvió de plataforma para el intercambio de las prácticas e iniciativas más idóneas, y para reforzar la posible cooperación internacional para combatir los incendios desde el aire. La OACI participaría a través de un grupo informal de múltiples partes interesadas con otras organizaciones pertinentes para facilitar la posible cooperación internacional, al tiempo que identificaría los coordinadores en todos los Estados miembros de la Organización.

17.15 En la nota WP/471, Singapur, con el copatrocinio de Fiji, Kenya, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea, la República Dominicana, Samoa, Sudáfrica y Tailandia, expresa la opinión sobre 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 LTAG. También propone que la OACI desarrolle un programa integral, consolidado y flexible de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el LTAG (ACT-LTAG) como iniciativa mundial consolidada con un sólido programa de ACT-SAF, así como un enfoque estructurado para la creación de planes de acción estatales y evaluación y satisfacción de las necesidades, al igual que facilitación del acceso a la financiación.

17.16 En la nota WP/428, los Estados Unidos, con el copatrocinio de la República Dominicana, expresan su apoyo a la adopción de un LTAG colectivo de cero emisiones netas de carbono para 2050, a fin de respaldar el objetivo referente a la temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado determinarán la capacidad de cada uno para contribuir a un LTAG dentro de su propio calendario nacional. También propone alentar a los

Estados miembros a aumentar la colaboración para la descarbonización de la aviación internacional, y solicita la creación de una iniciativa de financiación para ayudar a los Estados a que contribuyan al logro de un LTAG.

17.17 En la nota WP/432, los Estados Unidos proporcionan puntos de vista sobre la importancia del compromiso y la credibilidad de las iniciativas climáticas de la OACI, especialmente del CORSIA, e instan a la Asamblea a reconocer el papel del CORSIA en la puesta en uso de los SAF en el mundo, resaltando el posible vínculo entre el Sistema de Vigilancia, Notificación y Verificación (MRV) de las emisiones de CO₂ en virtud del CORSIA y la necesidad de notificación/monitoreo del uso de los SAF.

17.18 En la nota WP/438, los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)¹ destacan la necesidad de explorar la disponibilidad de asistencia financiera y transferencia de tecnología, así como la creación de un mecanismo de fondos para apoyar a los Estados en desarrollo, especialmente los Estados africanos en la consecución del LTAG que se acuerde. Los Estados también opinan que la implementación del LTAG que se acuerde no debe frenar el crecimiento de los países en desarrollo, en particular el sector de la aviación en África, y que es necesario armonizar la terminología y definir conceptos, considerar las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los países en desarrollo, y debe respetarse plenamente la esencia del LTAG que se acuerde en el marco de cualquier legislación nacional, regional o internacional, o cualquier otro instrumento similar.

17.19 En la nota WP/486, la Argentina, con el apoyo de dos Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Costa Rica y el Perú, presenta los avances de la República Argentina en materia de protección ambiental, en particular los análisis de las mediciones de CO₂ generadas por los vehículos de acceso terrestre (GAV) a los aeropuertos. Asimismo, se propone continuar fortaleciendo las capacidades de los Estados, especialmente de los Estados en vías de desarrollo, para que puedan llevar a cabo sus propias mediciones de las emisiones de CO₂ en los aeropuertos.

17.20 En la nota WP/495 Revisión núm. 1, el Canadá, los Estados Unidos, el Japón, Kenya, México, Noruega, el Reino Unido, la República de Corea, Rwanda, Suiza, Türkiye y la Unión Europea² (UE) y sus Estados miembros, con el copatrocinio de Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, la República de Moldova, San Marino, Serbia y Ucrania, expresan su apoyo a los Estados miembros de la OACI para trabajar conjuntamente en la consecución de un LTAG colectivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 en el ámbito de la aviación internacional, en apoyo al objetivo de temperatura del Acuerdo de París, así como la importancia de la creación de capacidad y facilitación del acceso a las iniciativas de financiación para ayudar a todos los Estados de la OACI a lograr un LTAG que apunte alto para la aviación internacional, incluyendo el análisis de posibles mecanismos que ayuden a equiparar los intereses de los inversionistas con las necesidades de inversión.

17.21 En la nota WP/474, Chile, con el apoyo de Costa Rica, el Ecuador, el Perú y la República Dominicana, plantea la necesidad de que la OACI apoye a los Estados para que creen las competencias y

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

² 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, Rumania y Suecia.

herramientas para la aplicación de las medidas operacionales propuestas para apoyar un LTAG. Igualmente, se propone el desarrollo de elementos tecnológicos junto con los requisitos de instrucción pertinentes para el análisis de los datos recopilados sobre reducción de las emisiones a partir de medidas operacionales, priorizar medidas que generen los mayores beneficios ambientales, y apoyar a los países en desarrollo a implementarlas.

17.22 En la nota WP/206, los Estados que conforman la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), apoyados por la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Cuba, Panamá, el Paraguay, la República Dominicana y el Uruguay, presentan puntos de vista sobre el establecimiento de un marco de global e integral de política y prácticas recomendadas en materia de SAF, con el objeto de que los Estados miembros puedan determinar un marco normativo y su plan de implementación como elemento prioritario para alcanzar los objetivos ambientales planteados en el LTAG. Asimismo, se propone que se realicen gestiones para la obtención de recursos técnicos y económicos para financiar los planes y programas estatales, para una adecuada transferencia tecnológica que haga posible la transición a los SAF.

17.23 En la nota WP/435, Chequia, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil³ y EUROCONTROL, expresa su parecer sobre la importancia de contar con medios de implementación y esfuerzos de creación de capacidad para asistir a los Estados miembros de la OACI en el logro de un LTAG que apunte alto, incluidas las contribuciones voluntarias a la OACI y el apoyo a la iniciativa Ningún País se Queda Atrás. Igualmente, se propone una iniciativa de financiación amplia para el clima para ayudar a todos los Estados, particularmente los países menos desarrollados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, a que tengan acceso a la financiación de los sectores público y privado, con el fin de apoyar sus actividades de reducción de emisiones de CO₂ y descarbonización de la aviación para 2050.

17.24 En la nota WP/436, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL, expresa su apoyo a un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) que apunte alto de cero emisiones netas de CO₂ mundiales del sector de la aviación internacional para 2050, en consonancia con las metas de temperatura del Acuerdo de París, con hitos para 2030 y 2040, y el inicio de un proceso para el establecimiento de medios para monitorear, notificar y verificar el avance hacia la consecución de un LTAG, teniendo en cuenta que se trata de un objetivo colectivo que no establece obligaciones o compromisos específicos para cada Estado por separado. Asimismo, se resalta la función principal que desempeñan los SAF en la reducción de las emisiones de CO₂, y la necesidad de establecer en el marco de la CAAF/3 un marco global para su puesta en uso de manera sostenible.

17.25 En la nota WP/413, la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) expresa su apoyo a un objetivo de cero emisiones netas, junto con consideraciones sobre un hito intermedio, nuevas tecnologías y medidas fuera del sector de la aviación. En cuanto a la forma en que un LTAG no debería impedir a los Estados adoptar medidas nacionales o regionales para lograr un objetivo que apunte alto, se aclara que el papel de la OACI es para la armonización mundial. Ese papel permitió enmarcar los debates sobre un LTAG para adoptar una visión global, teniendo en cuenta al mismo tiempo las diferentes circunstancias nacionales y regionales, y no al revés.

³ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

17.26 En la nota WP/167 Revisión núm. 1, el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de la Industria Aeroespacial (ICCAIA) propone un marco normativo global que aproveche la hoja de ruta tecnológica de un LTAG, que se examinen los SARPS existentes, que se consideren las interdependencias y se lleve a cabo un análisis de las deficiencias para comprender qué tipo de adaptaciones serán necesarias para dar paso a las nuevas tecnologías y prácticas operacionales.

17.27 En la nota WP/472, los Socios Internacionales para el Desarrollo, Innovación y Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS) coinciden en que debe darse mayor prioridad al desarrollo y puesta en uso de los SAF, a la armonización de las políticas relacionadas con los SAF y a las colaboraciones que tienen como objetivo sensibilizar a los Gobiernos y las sociedades sobre los beneficios de los SAF. Igualmente se propone que la OACI refuerce su colaboración para facilitar la creación de capacidad, el acceso a los recursos financieros y la transferencia tecnológica que permitan a los Estados desarrollar su industria de SAF.

17.28 En la nota WP/415, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte expresa sus puntos de vista sobre la necesidad de fortalecer las iniciativas de sostenibilidad y descarbonización a largo plazo de la industria de la aviación a nivel mundial haciendo de la “transición justa”, la “transformación justa” y la “sostenibilidad social” sus conceptos integrales. En cuanto a la propuesta sobre el recientemente creado Grupo Operativo Marítimo para la Transición y que la OACI estudie la posibilidad de crear un organismo similar para la industria de la aviación mundial, se aclara que un organismo de ese tipo duplicaría los procesos y plataformas existentes de la OACI, como la iniciativa de creación de planes de acción estatales y el CAEP, que ya apoya el desarrollo sostenible de la aviación con la estrecha participación de las partes interesadas pertinentes.

17.29 En la nota WP/210, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), con el apoyo de Singapur, reconoce los esfuerzos realizados por los aeropuertos y las dificultades que enfrentan en materia de descarbonización y expresa las razones por las cuales debe apoyarse la labor de los aeropuertos en el desarrollo y la aplicación de sus hojas de ruta de cero emisiones netas y una mayor colaboración entre las partes interesadas pertinentes y las acciones que faciliten la disponibilidad de energía renovable, financiación y creación de capacidad.

17.30 En la nota WP/466 Revisión núm. 1, el ACI, la Organización de los Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la IATA, el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el ICCAIA, coordinados por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), expone el punto de vista acerca de los avances del sector en materia de medidas climáticas y el objetivo a largo plazo del sector para lograr cero emisiones netas de carbono de la aviación civil mundial para 2050. Asimismo, se expresa el apoyo a la adopción de un LTAG de la OACI que englobe a todo el sector de la aviación, en concordancia con el objetivo de temperatura de 1,5 ° C del Acuerdo de París, donde los Estados establezcan medidas según sus propias capacidades y con la asistencia de la OACI y de otros Estados en materia de creación de capacidad, transferencia tecnológica y financiación. También se expresa el deseo de que el Consejo de la OACI desarrolle un programa de trabajo para determinar los medios de implementación de un LTAG.

17.31 El Comité toma conocimiento de las siguientes notas de información: WP/280, del Brasil; WP/503, de China; WP/594 de Nueva Zelandia; WP/509 y WP/510, de Arabia Saudita; WP/581, de Seychelles; WP/515 y WP/516, de Chequia, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL; WP/514, de Francia y los Países Bajos; WP/502, del ACI; WP/351, de la CANSO; WP/475 de la IATA; WP/440 del IBAC; WP/362 de la ICSA; WP/439 del ICCAIA; WP/490 del Programa Mundial de Alimentos; WP/476, WP/477 y WP/545 de ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA, en coordinación con ATAG; y WP/504 de la Secretaría del Foro Internacional de Transporte y Noruega.

17.32 China presenta oralmente ciertas enmiendas al proyecto de resolución y pide que se las adjunte al informe. Esas enmiendas, que no cuentan con el respaldo de la mayoría de los Estados, figuran en el adjunto de este informe.

17.33 El Comité reconoce que varias notas de estudio apoyan y solicitan medidas para el desarrollo y puesta en uso a nivel mundial de los SAF y otras fuentes de energía y tecnologías más limpias para la aviación. A este respecto, pide a los Estados, la industria y las organizaciones que se comprometan con el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), que debería ampliarse para añadir apoyo a la implementación de otras medidas de reducción de emisiones en un programa ACT-LTAG de la OACI.

17.34 En lo que respecta al nivel de ambición de un LTAG, el Comité constata que en diversas notas de estudio se han expresado diferentes niveles de ambición, con opiniones en pro de un LTAG de cero emisiones netas de la aviación internacional para 2050 con hitos intermedios, hasta opiniones alineadas en general con las conclusiones de la HLM-LTAG. Se hace hincapié en que es necesario respetar las circunstancias de los Estados miembros y sus capacidades respectivas, lo cual determinará las contribuciones de cada Estado al logro de un LTAG dentro de su propio calendario nacional, y también se plantea que es preciso realizar más estudios de factibilidad sobre un LTAG.

17.35 En cuanto a los medios de ejecución, incluida la necesidad de financiamiento e inversiones, algunos Estados han solicitado que se cree una iniciativa de financiamiento para apoyar a los Estados a contribuir al logro de un LTAG, en la que la OACI se encargue de identificar y facilitar el acceso a diversas opciones de financiamiento que se ajusten a las necesidades de implementación de los Estados. Otros Estados han manifestado que los Estados desarrollados tienen la obligación de prestar asistencia financiera a los Estados en desarrollo, entre otros medios a través de un mecanismo de financiación gestionado por la OACI.

17.36 El Comité toma nota del proyecto de texto de resolución de la Asamblea propuesto por el Consejo de la OACI en la nota WP/369, concretamente los párrafos dispositivos 7 y 8, relativos a un LTAG de cero emisiones netas de carbono para 2050, teniendo también en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado, junto con un mayor detalle y el reconocimiento de la forma en que cada Estado contribuirá a un LTAG dentro de su propio calendario nacional, pero sin atribuir ninguna obligación o compromiso específico a los Estados por separado. El Comité también observa que el párrafo dispositivo 17 y los siguientes, relativos a los medios de ejecución acordes con el nivel de ambición, incluida la financiación, reflejan las conclusiones de la HLM-LTAG, que constituyen una serie de delicados compromisos con respecto a las futuras medidas que deberá adoptar el Consejo de la OACI.

17.37 Al examinar la resolución de la Asamblea A40-18 revisada, una mayoría de Estados expresan un apoyo contundente al proyecto de texto de resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice de la nota de estudio WP/369 sin ningún otro cambio, a la vez que el Comité toma nota de las preocupaciones expresadas por unos pocos Estados.

17.38 El Comité acuerda recomendar que la Asamblea adopte la siguiente resolución:

Resolución 17/1: 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), incluido 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 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; 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 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 en 2010 y lo reafirmó en sus 38º, 39º y 40º períodos de sesiones en 2013, 2016 y 2019, respectivamente;

Reconociendo la abundante labor desplegada por la OACI para explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial (LTAG) 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 desde el 40º período de sesiones de la Asamblea 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;

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 de distintas hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, sirve de base para la consideración del LTAG;

Reconociendo que los objetivos ambiciosos mundiales para el sector de la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible 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 emisiones netas para 2050;

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, 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 SARPS y textos de orientación y/o los actualice oportunamente para acoger las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda;

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 *reconociendo* la importante función de los aeropuertos en la distribución de nuevas fuentes innovadoras de energía para el transporte aéreo;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos 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;

Tomando nota también de que la CAAF/1 estableció un Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual 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, que se prevé que tengan el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para 2050, 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;

Reconociendo que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles se formulan y actualizan como parte del trabajo para la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA);

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”;

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 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 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, 133 Estados miembros que representan más del 98 % 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 del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar el desarrollo y despliegue de SAF y que entre otras cosas prevé el establecimiento de asociaciones entre Estados y partes interesadas, como parte de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás;

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 para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, 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 de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones; correspondientes a los pasajeros que viajan al público 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-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-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 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;
9. *Pide* al Consejo 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 el impacto 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;
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 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; 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;
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 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, 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;
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 implantación 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, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su 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;

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 facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación;

17 bis. *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;
- c) 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
- e) en consonancia con la iniciativa 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.

18. *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. *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;

19 bis. *Invita* al Consejo y a los Estados miembros a trabajar mancomunadamente con las organizaciones pertinentes, esforzándose por alcanzar el máximo grado de avance posible en la implementación de las medidas sectoriales de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación (p.ej., tecnología, operaciones y combustibles), reconociendo que el efecto más grande de reducción de las emisiones de CO₂ probablemente se derive de las medidas vinculadas a los combustibles;

19 ter. *Alienta* al Consejo y a los Estados miembros a mantenerse al corriente de las innovaciones en tecnologías de aeronave, nuevos tipos de operaciones que reduzcan las emisiones, y combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) y otras fuentes más limpias de energía en consonancia con 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 20 a 25 a continuación;

20. *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; y

-
- b) incentiven y aceleren las inversiones en investigación y desarrollo de nuevas aeronaves con cero emisiones de CO₂;
21. *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;
22. *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 implantación 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 implantación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- c) 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;
23. *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 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 la armonización y sinergia 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, 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.

24. *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 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 para promover el empleo de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluidos los SAF y LCAF;
- 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 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;

25. *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; 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, mediante seminarios regionales;

- b) mantenga el Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF), de la OACI;
- c) siga ofreciendo una visión global del futuro uso en reactores de los SAF y LCAF 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;
- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a SAF y LCAF e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- 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
- f) continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras 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;

26. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas 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

27. *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.
-

ADJUNTO

Enmienda de la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático, presentada por el Consejo de la OACI

(Presentada por China)

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), incluido 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 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; 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, principalmente en los países en desarrollo a fin de satisfacer sus necesidades sociales y de desarrollo, a menos que se tomen medidas para reducir las de colaboración entre los Estados y otras partes interesadas que se ocupen de la aviación internacional y el cambio climático;

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 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 que la medida en que los países en desarrollo implementen efectivamente sus iniciativas de mitigación dependerá de la implementación efectiva por parte de los países desarrollados de sus compromisos en el marco de la CMNUCC con su Protocolo de Tokyo y el Acuerdo de París en relación con los recursos financieros y la transferencia de tecnología, y tendrá plenamente en cuenta que el desarrollo económico y social y la erradicación de la pobreza son las primeras y máximas prioridades de los países en desarrollo.

Reconociendo la necesidad de que se realicen estudios de factibilidad de 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 en 2010 y lo reafirmó en sus 38º, 39º y 40º períodos de sesiones en 2013, 2016 y 2019, respectivamente;

Reconociendo la ~~abundante~~ labor desplegada por la OACI para explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial (LTAG) 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 ~~Acogiendo con satisfacción~~ el intercambio de información y el proceso consultivo que se lleva adelante desde el 40º período de sesiones de la Asamblea 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;

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 de distintas posibles hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, sirve de base preliminar para la consideración de un LTAG;

Reconociendo asimismo 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, con el que podría haber concluido el mandato del LTAG-TG del CAEP, ha reconocido que no ha llevado a cabo estudios

detallados sobre el impacto en el crecimiento, ni en los costos, en los países en desarrollo, tal como se solicitó en el último período de sesiones de la Asamblea;

Reconociendo y Observando que los objetivos ambiciosos mundiales para el sector de la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible 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;

Reconociendo que no se pueden alcanzar objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional a menos que los países desarrollados cumplan con sus obligaciones internacionales asumiendo un compromiso de emisiones significativamente negativas netas para su aviación mucho antes de 2050, con el fin de dejar espacio de carbono para que los países en desarrollo puedan crecer, y proporcionando nuevos y más recursos financieros, incluida la transferencia de tecnología, que necesitan los países en desarrollo para mejorar sus contribuciones a los objetivos;

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 reducir sus emisiones de carbono en un 50 % para 2050 en comparación con los niveles de 2005 y alcanzar el objetivo a largo plazo de cero emisiones netas para 2050;

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* su principio de equidad, 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, 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 recomendadas y las orientaciones ~~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 Acogiendo con satisfacción 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 SARPS y textos de orientación y/o los actualice oportunamente para acoger las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda;

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 ~~primer~~ 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 *reconociendo* la importante función de los aeropuertos en la distribución de ~~nuevas~~ fuentes innovadoras de energía para el transporte aéreo;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos 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;

Tomando nota también de que la CAAF/1 estableció un Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual 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, que se prevé que tengan el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación ~~para 2050~~, 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 asimismo el importante desequilibrio existente entre los países desarrollados y los países en desarrollo en cuanto a I+D y el despliegue de nuevos combustibles y fuentes de energía más limpias para la aviación, como los SAF y LCAF, y que un mayor apoyo financiero y tecnológico a los países en desarrollo posibilitará una descarbonización concertada a escala mundial de la energía de la aviación; y

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;

Reconociendo que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles se formulan y actualizan como parte del trabajo para la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA);

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”;

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 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 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, 133 Estados miembros que representan más del 98 % 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, y *reconociendo* la necesidad urgente de crear un grupo de trabajo en el marco del Consejo de la OACI que elabore planes y programas concretos de ayuda a los países en desarrollo en materia de financiación, tecnología y creación de capacidad;

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 del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar el desarrollo y despliegue de SAF y que entre otras cosas prevé el establecimiento de asociaciones entre Estados y partes interesadas, como parte de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás;

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 para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, junto con las opciones de medidas de adaptación que se han definido;

Reconociendo asimismo que los actuales flujos financieros mundiales para la adaptación son insuficientes y limitan la implementación de las opciones de adaptación, especialmente en los países en desarrollo; 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 de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones; correspondientes a los pasajeros que viajan al público 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-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-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 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~~ la coordinación 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; los medios económicos y tecnológicos a los que tienen acceso los países en desarrollo; 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 que los países desarrollados deberían

acometer metas de reducción absoluta de emisiones más ambiciosas para su sector de la aviación a fin de compensar el incremento de las emisiones proveniente del crecimiento del transporte aéreo en los Estados en desarrollo, y proporcionar a los países en desarrollo ayuda financiera nueva y adicional para que sigan contribuyendo al logro del objetivo;

7. *Decide* reexaminar en su 42º período de sesiones el objetivo definido en el párrafo 6 precedente a la luz de los avances hacia su concreción, los estudios sobre la factibilidad de alcanzarlo y la información pertinente de los Estados;

8. *Pide* al Consejo que, con la colaboración de los Estados miembros de la OACI, siga estudiando la factibilidad holística de un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono, tomando como punto de partida el Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo y realizando otros estudios detallados para evaluar su factibilidad social, económica y medioambiental y su impacto en el crecimiento, así como los costos en todas las regiones y especialmente en los países en desarrollo, a fin de elevar el grado de confianza y certidumbre y en aras de la justicia climática. La evaluación debería incluir información proveniente de los Estados miembros sobre sus experiencias en pos de una aviación verde;

9. *Resuelve asimismo* que se aliente a los Estados miembros de la OACI a hacer contribuciones determinadas a nivel nacional hacia el logro de un LTAG de cero emisiones netas de carbono acordado sobre la base del análisis de factibilidad detallado que se menciona en la cláusula 8 como contribución a la ejecución del Acuerdo de París, reconociendo al mismo tiempo las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular los países en desarrollo (p.ej., 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), la necesidad de ayudar a los países en desarrollo para que puedan contribuir efectivamente al logro del LTAG acordado, que en los países en desarrollo llevará más tiempo llegar al pico máximo de emisiones de carbono de la aviación y neutralizarlas, y que los países desarrollados, en cumplimiento de sus obligaciones en virtud de la legislación climática internacional, deberían registrar emisiones netas por debajo de cero para el año meta a fin de liberar un margen de emisiones para el crecimiento de los países en desarrollo y brindarles apoyo;

10. *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 sus responsabilidades comunes pero diferenciadas;

11. *Reconoce* que el nivel de ambición de los objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional está acorde con la eficacia y adicionalidad de los recursos económicos y transferencia de tecnología que los países desarrollados han de proporcionar a los países en desarrollo en cumplimiento de sus obligaciones internacionales;

12. *Pide* al Consejo que establezca un comité especializado que elabore planes concretos para poner en marcha medidas o mecanismos concretos a fin de facilitar a los países y Estados en desarrollo que tengan necesidades específicas un mejor acceso a los recursos financieros públicos y también privados, a la creación y desarrollo de capacidades y tecnologías propias para dar respuesta al efecto de la aviación internacional en el cambio climático, y que informe al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, con acciones que incluyan las siguientes:

- a) crear un módulo dedicado a un “mecanismo de asistencia según las necesidades de los países en desarrollo” en la sección de cambio climático del sitio web de la OACI, con resguardos técnicos suficientes para que los países en desarrollo presenten sus necesidades de asistencia a través del sitio web en cualquier momento;
- b) fomentar la transferencia de tecnología en colaboración, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, a fin de que puedan adaptarse a las tecnologías de última generación adecuadas y contribuir mejor al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- c) considerar más a fondo el establecimiento de un fondo climático a través de la OACI, atendiendo las posibles dificultades financieras, institucionales y jurídicas, proponer las contribuciones anuales que los países desarrollados habrán de aportar al fondo para proveer a una transición justa en los países en desarrollo, y profundizar la colaboración de la OACI con las instituciones financieras internacionales para aumentar los recursos financieros disponibles para afrontar los costos incurridos por los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares para contribuir al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- d) celebrar el establecimiento del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en SAF (ACT-SAF), que responde al espíritu de cooperación de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, ampliándolo para brindar asistencia para la implementación de otras medidas de reducción de emisiones en forma de un Programa OACI ACT-LTAG (tecnologías de aeronave, mejoras operacionales, cambios de infraestructura, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación).

13. *Pide* al Consejo que vigile periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del paquete de medidas hacia la concreción del LTAG a través, entre otras cosas, de la evaluación periódica de los recursos financieros nuevos y adicionales para transferencia de tecnología y otros fines que los países desarrollados proporcionan a los países en desarrollo; 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 crecimiento y en los costos de las iniciativas y medidas para concretar el LTAG en todos los países, especialmente los países en desarrollo; 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;

14. *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, y medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional;

15. *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 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; dichos planes de acción deberían de preferencia 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 y la asistencia financiera que han obtenido los países en desarrollo;

16. *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;

17. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con los objetivos ambiciosos 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, 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;

18. *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, y *asimismo alienta* a los Estados a *colaborar con* 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, *respetando la soberanía nacional y evitando recargar excesivamente a los Estados, en especial los países en desarrollo;*

19. *Solicita* al Consejo que *pida invite* a los Estados a 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 de los Estados como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado por los Estados en las medidas de implementación para dar respuesta al efecto de la aviación internacional en el cambio climático *implantación en el sector*, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

20. *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, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su 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;

21. *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;

22. *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;

23. *Invita* al Consejo y a los Estados miembros a trabajar mancomunadamente con las organizaciones pertinentes, esforzándose por alcanzar el máximo grado de avance posible en la implementación de las medidas sectoriales de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación (p.ej., tecnología, operaciones y combustibles) de forma coordinada y armonizada para evitar repercusiones adversas en el desarrollo socioeconómico de los países en desarrollo, reconociendo que el efecto más grande de reducción de las emisiones de CO₂ probablemente se derive de las medidas vinculadas a los combustibles;

24. *Alienta* al Consejo y a los Estados miembros a mantenerse al corriente de las innovaciones en tecnologías de aeronave, nuevos tipos de operaciones que reduzcan las emisiones, y combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) y otras fuentes más limpias de energía en consonancia con el espíritu de cooperación 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 conjunto de medidas ~~para la concreción del LTAG~~ para alcanzar una aviación sostenible, incluidos los señalados en las cláusulas 25 a 30 a continuación;

25. *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; y
- b) incentiven y aceleren las inversiones en investigación y desarrollo de nuevas aeronaves que no sean nocivas para el medioambiente;

26. *Pide* al Consejo que:

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ ~~para~~ 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;

27. *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 ~~aceleren~~ la creación e implantación 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 implantación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- c) trabajen juntos por medio de los organismos de la ONU, en concreto 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;

28. *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 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 la armonización y sinergia 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, 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.

29. *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 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 respectivas;
- b) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluidos los SAF y LCAF;
- c) trabajen con las partes interesadas pertinentes para acelerar la investigación, y 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, favoreciendo la oportuna introducción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales y el desarrollo sostenible de los Estados;
- d) reconozcan 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 durante 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 sostenibles, partiendo de los enfoques existentes y de su combinación, y vigilen su producción a escala nacional;

30. *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; 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, mediante seminarios regionales;
- b) mantenga el Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF), de la OACI;
- c) siga ofreciendo una visión global del futuro uso en reactores de los SAF y LCAF 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;
- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura de LCAF e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;

- 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
- f) continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras 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;

31. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y ~~prepare~~ 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

32. *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 ~~de la~~ 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 ~~las metas a las que se aspira a nivel~~ 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.