



REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA FACTIBILIDAD DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (HLM-LTAG)

Montreal, 19 al 22 de julio de 2022

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES RESPECTO A LA CUESTIÓN 2

(Nota presentada por la Secretaría)

Cuestión 2: Medios para concretar un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional

1. La reunión examina dos notas de estudio de la Secretaría y 12¹ de Estados y organizaciones internacionales. A continuación, se da un detalle de cada una.
2. La nota HLM-LTAG-WP/6 presentada por la Secretaría ofrece un panorama general de la función que desempeñan los planes de acción estatales para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y de las hojas de ruta para contribuir a la implementación y las contribuciones de los Estados hacia el logro de un LTAG, así como de los proyectos de reducción de emisiones de CO₂ y las asociaciones de la OACI con Estados y otras organizaciones internacionales.
3. La nota HLM-LTAG-WP/7 presentada por la Secretaría plantea posibles medios para concretar un LTAG, entre ellos el trabajo mancomunado para el desarrollo y despliegue mundial de combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias para la aviación a través del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en SAF (ACT-SAF) de reciente lanzamiento y su posible ampliación a otros aspectos, así como facilitar el acceso a la financiación y la inversión para la aplicación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂.
4. La nota HLM-LTAG-WP/16, presentada por Chile y respaldada por miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), expresa las opiniones sobre la potencialidad del hidrógeno como insumo para la producción de SAF y la necesidad de seguir avanzando en el análisis para facilitar soluciones en las que intervenga al uso del hidrógeno.
5. La nota HLM-LTAG-WP/17, presentada por Chile y respaldada por miembros de la CLAC, presenta opiniones sobre la necesidad de que la OACI apoye a los Estados para generar las competencias y herramientas necesarias para poner en práctica las medidas operacionales propuestas en el Informe LTAG, y para categorizar y cuantificar las operaciones aéreas con el firme propósito de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

¹ Cuatro de ellas son notas de estudio (HLM-LTAG-WP 10, 20, 21 y 30) que ya habían sido presentadas y que se reflejan en HLM-LTAG-SD/1.

6. La nota HLM-LTAG-WP/14, presentada por los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), manifiesta la necesidad de crear capacidades como medio para concretar cualquier LTAG que se acuerde, incluyendo a través del ACT-SAF de la OACI y el apoyo de otros Estados y organizaciones como parte de la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás, al tiempo que se adopta el concepto de responsabilidades diferenciadas.

7. La HLM-LTAG-WP/15, presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC, opina que la implementación de cualquier LTAG que se acuerde no debería inhibir el crecimiento del sector de la aviación en África, y que se debería considerar el acceso a la financiación o asistencia financiera para ayudar a los Estados africanos a cumplir las obligaciones financieras que suponga el LTAG que pudiera acordarse.

8. La nota HLM-LTAG-WP/19, presentada por el Reino Unido en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), expresa pareceres sobre la importancia de un medio de implementación y los esfuerzos de creación de capacidades para asistir a todos los Estados de la OACI a lograr un LTAG para la aviación internacional que apunte alto, así como la necesidad de facilitar el acceso a las fuentes de financiación existentes, incentivando la inversión privada, y llama a hacer contribuciones voluntarias a la OACI en apoyo de un LTAG que apunte alto.

9. La nota HLM-LTAG-WP/22, presentada por Brasil, la Federación de Rusia, India, Nigeria y Sudán, y apoyada por Bolivia, Cuba, El Salvador y Paraguay, propone la creación de un fondo multilateral para la aviación sostenible (MFSA), con el fin de proporcionar a las partes interesadas públicas y privadas de los países en desarrollo los medios adecuados para ejecutar las medidas sectoriales dirigidas a reducir las emisiones.

10. La nota HLM-LTAG-WP/27, presentada por Brasil, China y la Federación de Rusia, expresa que los planes de acción estatales constituyen un importante recurso para que la OACI pueda monitorear las iniciativas de los Estados miembros de desarrollar una aviación verde y con bajas emisiones de carbono, y ofrecen a la OACI una base importante para la formulación de políticas para hacer frente al cambio climático, entre las que se cuenta la fijación de LTAG para la aviación internacional.

11. La nota HLM-LTAG-WP/28, presentada por Brasil, China y la Federación de Rusia, plantea un mecanismo ambicioso de asistencia que garantice el acceso de los países en desarrollo a una adecuada asistencia financiera, técnica y de creación de capacidades proveniente de los países desarrollados como premisa importante para una ambiciosa descarbonización de la aviación internacional.

12. El presidente agradece las aportaciones a la reunión de las siguientes notas de información: HLM-LTAG-IP/11 de Australia, Costa Rica y el Reino Unido, y HLM-LTAG-IP/12 de Guatemala con el apoyo de Argentina, Bolivia, Chile, Cuba, El Salvador, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay (como miembros de la CLAC) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

13. Las delegaciones respaldan en general las notas de trabajo presentadas por la Secretaría de la OACI. También apoyan la iniciativa de planes estatales de acción de la OACI, facilitar la aplicación por parte de los Estados de sólidas medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y el establecimiento de asociaciones de la OACI con Estados y otras organizaciones internacionales para proyectos de asistencia en relación con las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación. Manifiestan que la asistencia a los Estados, tanto en términos de financiación como de creación de capacidad y otras formas de asistencia, en particular a los países en desarrollo, es crucial para poder concretar cualquier LTAG que se acuerde, reconociendo las diferentes circunstancias de los Estados y regiones individuales y que no hay una solución única que se adapte a todos los Estados y partes interesadas.

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

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

16. El presidente indica que se redactará un resumen de las deliberaciones (SD/2) con las notas presentadas y los principales pareceres expresados en el debate de esta cuestión del orden del día que se examinará más adelante durante la reunión.

17. Se recuerda a la reunión que, debido a la estrecha relación entre las cuestiones 1, 2 y 3 del orden del día, las conclusiones de cada una se considerarán en forma conjunta posteriormente, al examinar el proyecto de resumen de las deliberaciones respecto a la cuestión 4 (SD/4).