



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

PERSPECTIVAS SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE MECANISMOS DE ASISTENCIA EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO

(Nota presentada por China)

RESUMEN

La transferencia de tecnología y la disponibilidad de recursos financieros son imprescindibles para alcanzar cualquier objetivo en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático. El marco jurídico internacional sobre el cambio climático establece claramente que los países desarrollados deben proporcionar recursos financieros nuevos y adicionales, así como apoyo para la transferencia de tecnología a los países en desarrollo a fin de hacer frente al cambio climático. Para promover las iniciativas de la aviación internacional relacionadas con el cambio climático, por intermedio de la OACI, es necesario establecer, sin demora, un mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo, bajo la égida de la OACI, e instar a los países desarrollados a que adopten medidas tangibles de manera responsable para cumplir sus obligaciones internacionales aumentando los objetivos en materia de asistencia a los países en desarrollo.

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

- a) reconocer que los países desarrollados tienen la obligación internacional de proporcionar asistencia financiera, técnica y de creación de capacidad a los países en desarrollo en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático;
- b) reconocer que la capacidad de los países desarrollados de cumplir con sus obligaciones internacionales determina el éxito o el fracaso de las actividades de la aviación internacional en relación con el cambio climático;
- c) convenir en la creación de un comité encargado de establecer un mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo a la luz de la propuesta que figura en el párrafo 3 de esta nota; y
- d) convenir en un arreglo que sea claro, específico y susceptible de ser evaluado en relación con el establecimiento de dicho mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo, para que sea adoptado en este período de sesiones de la Asamblea en el marco de una resolución relativa a la aviación internacional y el cambio climático, el cual debería figurar en el futuro como cuestión prioritaria en el programa de la OACI sobre el cambio climático.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico *Protección del medio ambiente*

¹ Las versiones en inglés y chino fueron proporcionadas por China
S22-2753

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y Acuerdo de París Sexto Informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático – <i>Cambio climático 2022: Impactos Adaptación y Vulnerabilidad</i> Resolución A40-18– Resoluciones vigentes de la Asamblea

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La CMNUCC es el principal canal de cooperación de los seres humanos para enfrentar el cambio climático y proporciona el marco jurídico para la gobernanza mundial en este ámbito.

1.2 La CMNUCC, especialmente en los artículos 4.3, 4.4 y 4.5, estipula que los países desarrollados proporcionarán recursos financieros nuevos y adicionales, transferencia de tecnología y asistencia para la creación de capacidad a los países en desarrollo.

1.3 Desde 2007, en las resoluciones de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático, se ha pedido al Consejo que establezca un mecanismo de asistencia para apoyar a los países en desarrollo en términos de recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad. Lamentablemente, estos mandatos y requisitos, contemplados en las resoluciones de la Asamblea de la OACI, nunca se han tratado de forma equilibrada y seria, y no se ha creado un mecanismo de la OACI para ayudar a que los países desarrollados cumplan sus obligaciones internacionales mediante el apoyo a los países en desarrollo mediante recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

1.4 En el documento *Cero neto para 2050: Una hoja de ruta para el sector energético mundial*² (AIE 2021) se señala que entre las principales medidas para que la aviación logre el objetivo de cero emisiones netas para 2050 figuran un mayor uso de combustibles de aviación sostenibles y la no demanda basada en cambios de comportamiento. En la estrategia titulada *Making net-zero aviation possible: an industry-backed, 1.5°C-aligned transition strategy*³ (Hacer posible una aviación con cero emisiones: una estrategia de transición respaldada por la industria para limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C) se señala que las inversiones anuales medias entre 2022 y 2050 para conseguir que la aviación mundial alcance el objetivo de cero emisiones netas se estiman en unos 175 000 millones de dólares estadounidenses.

1.5 La práctica de los países desarrollados ha demostrado que la aviación civil es una industria importante para acelerar el desarrollo económico y social. Al mismo tiempo, el objetivo de cero emisiones netas para 2050 obligaría a los países en desarrollo a asumir la mayor parte de los costos globales (véase otra WP presentada por China en la que se indica que más del 60% de los costos de reducción de las emisiones serían asumidos por los países en desarrollo), a menos que los países en desarrollo dejen de desarrollar la aviación internacional o acepten que su industria de aviación civil está limitada a un nivel de desarrollo muy bajo.

² IEA (2021), *Net Zero by 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector*, <https://www.iea.org/events/net-zero-by-2050-a-roadmap-for-the-global-energy-system/>

³ The Mission Possible Partnership (2022), *Making net-zero aviation possible: an industry-backed, 1.5°C-aligned transition strategy*, <http://www.energy-transition.org/publications/making-net-zero-aviation-possible/>

2. EL NIVEL DE AMBICIÓN PARA PRESTAR ASISTENCIA A LOS PAÍSES EN DESARROLLO ESTÁ RELACIONADO CON EL NIVEL DE AMBICIÓN PARA ABORDAR LA CUESTIÓN DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

2.1 El Artículo 4.7 de la CMNUCC estipula claramente que la medida en que los países en desarrollo lleven a la práctica efectivamente su compromiso para enfrentar el cambio climático dependerá de la manera en que los países desarrollados cumplan sus compromisos relativos a recursos financieros y transferencia de tecnología, que han sido reafirmados por el Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París.

2.2 En el informe del IPCC de 2022⁴ se señala que el agilizar el apoyo financiero de los países desarrollados a los países en desarrollo es una medida clave para reforzar las medidas de reducción de emisiones y resolver la desigualdad de los países en desarrollo en el acceso a los fondos.

2.3 El cumplimiento por parte de los países desarrollados de sus obligaciones internacionales es la premisa clave para la consecución de los objetivos en relación con la aviación internacional y cambio climático al proporcionar a los países en desarrollo recursos financieros nuevos y adicionales, transferencia de tecnología y asistencia para la creación de capacidad.

3. PERSPECTIVAS SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN MECANISMO DE ASISTENCIA EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO

3.1 La OACI debería crear un comité, dependiente del Consejo, encargado de establecer un mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo y dicho comité debería velar por la equidad y la representación equitativa en el marco de un sistema de gobernanza transparente.

3.2 El Consejo y la Secretaría de la OACI deberían asegurarse de que el Comité tenga acceso a un presupuesto financiero anual adecuado. Entretanto, el Comité debería proporcionar suficiente apoyo financiero a los miembros de países en desarrollo, especialmente a los países menos adelantados, para que participen en los trabajos pertinentes (incluyendo principalmente transporte, alojamiento y otros gastos).

3.3 El Comité debería llevar a cabo su trabajo bajo la dirección de la Asamblea de la OACI. Su mandato, reglamento interno y principales decisiones deberían aplicarse tras la deliberación y aprobación de la Asamblea. Las responsabilidades del Comité deberían incluir, entre otras, las siguientes:

3.3.1 Establecer un módulo relativo a un "mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo" que figure en la sección de cambio climático del sitio web de la OACI, y proporcione salvaguardias técnicas adecuadas para que los países en desarrollo presenten sus necesidades de asistencia a través del sitio web en cualquier momento.

3.3.2 Elaborar y actualizar una lista anual de necesidades en materia de transferencia de tecnología, carencias financieras y formación y capacitación para el desarrollo de una aviación verde.

3.3.3 Proponer el monto de las contribuciones anuales al Fondo para el Medio Ambiente de la OACI para los países desarrollados, colectivamente, partes del Anexo II de la CMNUCC; elaborar y actualizar un informe anual de evaluación sobre el cumplimiento por parte de los países desarrollados de sus compromisos y obligaciones internacionales en virtud de los artículos 4.3, 4.4 y 4.5 de la CMNUCC,

⁴ IPCC (2022), *Cambio climático 2022: Impactos Adaptación y Vulnerabilidad*, <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/>

por intermedio de la OACI; y, dicho informe de evaluación debería publicarse en el sitio web mencionado en el párrafo 3.3.1.

3.3.4 Coordinar con otros organismos de las Naciones Unidas y/u organizaciones intergubernamentales la obtención de fondos adicionales para satisfacer las necesidades de los países en desarrollo a fin de apoyar a la aviación internacional, así como la recopilación de más información y recursos sobre tecnologías para descarbonizar la aviación.

3.3.5 Determinar el monto de las contribuciones anuales al Fondo para el Medio Ambiente de la OACI que deberán hacer las organizaciones/asociaciones de la industria del transporte aéreo internacional que se hayan comprometido a alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 y publicar su implementación en el sitio web mencionado en el párrafo 3.3.1.

3.3.6 Establecer una metodología para evaluar la eficacia del mecanismo de asistencia de la OACI en función de las necesidades de los países en desarrollo en términos de recursos financieros y transferencia de tecnología, y llevar a cabo dichas evaluaciones utilizando esta metodología.

3.4 La Asamblea de la OACI, en su 41º período de sesiones, debería solicitar al Consejo que cree un comité encargado de establecer el mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo para finales de 2023. A partir del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el informe sobre la labor y los avances del Comité debería considerarse como prioritario en el marco de la cuestión sobre el cambio climático del orden del día de la Asamblea, y debería servir de base fundamental para examinar el nivel de ambición de las contribuciones de los países desarrollados a la aviación internacional y al cambio climático, así como los avances en la consecución de los objetivos de la OACI para la reducción de las emisiones de la aviación internacional.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que los países desarrollados tienen la obligación internacional de proporcionar asistencia financiera, técnica y de creación de capacidad a los países en desarrollo en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático;
- b) reconocer que la capacidad de los países desarrollados de cumplir con sus obligaciones internacionales determina el éxito o el fracaso de las actividades de la aviación internacional en relación con el cambio climático;
- c) convenir en la creación de un comité encargado de establecer un mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo a la luz de la propuesta que figura en el párrafo 3 de esta nota; y
- d) convenir en un arreglo que sea claro, específico y susceptible de ser evaluado en relación con el establecimiento de dicho mecanismo de asistencia en función de las necesidades de los países en desarrollo, para que sea adoptado en este período de sesiones de la Asamblea en el marco de una resolución relativa a la aviación internacional y el cambio climático, el cual debería figurar en el futuro como cuestión prioritaria en el programa de la OACI sobre el cambio climático.