



NOTA DE ESTUDIO

TERCERA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (CAAF/3)

Dubai, Emiratos Árabes Unidos, 20 - 24 de noviembre de 2023

Cuestión 2: Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación

Cuestión 5: Examen de la Visión de la OACI sobre SAF para 2050, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, a fin de definir un marco mundial

PERSPECTIVA DE CHINA SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN MARCO MUNDIAL PARA EL DESARROLLO Y EL USO DE COMBUSTIBLES MÁS LIMPIOS EN LA AVIACIÓN

(Nota presentada por China)

RESUMEN

La adhesión al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y el apoyo, en particular financiero y tecnológico, de los países desarrollados a los países en desarrollo son las piedras angulares para garantizar el éxito y la aplicación efectiva del Acuerdo de París. La OACI y sus Estados miembros han reconocido las importantes contribuciones de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación en el contexto de la aviación internacional y el cambio climático. En esta nota se presentan las propuestas de China sobre los principales elementos de un marco mundial justo y viable para desarrollar y usar combustibles más limpios en la aviación, sobre la base de las experiencias aprendidas de los países desarrollados.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece como su objetivo primordial el desarrollo de la aviación civil internacional "...de manera segura y ordenada" y que los servicios de transporte aéreo puedan establecerse "sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico".

¹ Las versiones en inglés y chino fueron suministradas por China

1.2 La Declaración Política adoptada en el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible (FPAN), respaldada por el 78º período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 19 de septiembre de 2023, reafirma los principios de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, incluido, entre otros, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, tal como se establece en el principio 7.

1.3 La Declaración Ministerial de la 47ª Reunión Anual del G77 y China, del 22 de septiembre de 2023, destaca la importancia del apoyo, en particular financiero, como piedra angular para garantizar el éxito y la aplicación efectiva del Acuerdo de París, y de la provisión de recursos financieros adecuados, predecibles y sostenibles por parte de los países desarrollados a los países en desarrollo, en consonancia con la CMNUCC y su Acuerdo de París.

1.4 Desde 2007, la OACI y sus Estados miembros han reconocido las importantes contribuciones de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación en el contexto de la aviación internacional y el cambio climático.

1.5 Según la hipótesis del CAEP, para 2030 más del 80 % de la producción de SAF se concentraría en los países desarrollados.

2. LECCIONES DE LOS PAÍSES DESARROLLADOS

2.1 En un texto de orientación de la OACI² se informa que los países desarrollados han formulado estrategias nacionales para aumentar la investigación y desarrollo (I&D) y la producción nacional de SAF^{3, 4, 5, 6, 7}. Un par de puntos comunes en sus estrategias son especialmente inspiradores para que los Estados elaboren un marco mundial a través de la OACI para el desarrollo y uso de combustibles más limpios para la aviación.

2.2 Los SAF son científica y tecnológicamente intensivos. Todos los países desarrollados consideran que una sólida capacidad de I&D es fundamental para el éxito de las industrias de SAF, y por lo tanto aceleran la inversión en I&D para consolidar su ventaja estratégica en el sector aeroespacial, la biotecnología, los ensayos y aprobación de combustibles y el refinamiento, con miras a ser líderes mundiales en el mercado creciente de SAF.

2.3 Las obligaciones recaen principalmente en la producción. Los países desarrollados imponen su mandato principalmente a los proveedores de combustible y establecen sus objetivos cuantificados de producción basándose en años de estudios detallados de la madurez de la tecnología y de la industria nacional, así como del potencial del mercado mundial de SAF.

2.4 Es esencial que el gobierno otorgue subvenciones adecuadas. Los estudios realizados por países desarrollados demuestran que es sumamente costoso desarrollar una industria de SAF sólida y competitiva. Todos los gobiernos de los países desarrollados se comprometen a proporcionar miles de millones de dólares/euros en subvenciones a las empresas y a I&D, y cuentan con un sólido programa de divulgación, que no se limita a sus fronteras nacionales, para solicitar capital privado con el fin de acelerar el desarrollo de sus industrias de SAF.

² Orientaciones sobre posibles políticas y enfoques coordinados para el uso de SAF

³ SAF Grand Challenge Roadmap: Flight Plan for Sustainable Aviation Fuel

⁴ Sustainable aviation fuels (ReFuelEU Aviation Initiative)

⁵ Sustainable aviation fuels mandate: summary of consultation responses and government response

⁶ Sustainable Aviation Fuels Road-Map: Fueling the future of UK aviation

⁷ Sustainable Aviation Fuel- Review of Technical Pathways

2.5 La capacidad autónoma para certificar la admisibilidad y la sostenibilidad de los combustibles es de importancia estratégica para la seguridad de la industria de SAF. Con la responsabilidad de las normas internacionales para la admisibilidad y sostenibilidad de los combustibles, existe una concentración particularmente única de experiencia en combustibles en los países desarrollados, lo que es esencial para llegar a ser un líder mundial.

2.6 Los SAF son una industria de alto valor. Las investigaciones de los países desarrollados han demostrado que los SAF son una industria de alto valor que podría aportar muchos beneficios a la balanza de pagos nacional, y su producción nacional contribuirá a aumentar su potencial de exportación. Por ejemplo, el *Grand SAF Challenge* muestra que Estados Unidos tiene potencial para ser exportador de tecnología y combustibles SAF; y la hoja de ruta de combustibles de aviación sostenibles del Reino Unido indica que la producción nacional de SAF podría generar un valor agregado de la producción de combustible fuera del Reino Unido de hasta 1.952 millones de libras al año para el Reino Unido en 2035 a través de la exportación de componentes tecnológicos y servicios de ingeniería, protegidos por derechos de propiedad intelectual y bien alineados con las fortalezas comerciales del Reino Unido.

3. ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE UN MARCO MUNDIAL JUSTO Y VIABLE PARA EL DESARROLLO Y USO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN MÁS LIMPIOS

3.1 Visión. Un marco mundial necesita indicar el camino para que la comunidad internacional aumente la cooperación para desarrollar los combustibles de aviación más limpios que se requieren para descarbonizar la aviación civil internacional. La equidad y la aplicabilidad de esa visión no estarían garantizadas sin un análisis científico sólido y un estudio detallado de las distintas circunstancias nacionales de los 193 Estados miembros de la OACI y particularmente de las prácticas en los países en desarrollo. Por ejemplo, establecer una meta cuantificada de emisiones de carbono (p. ej. criterios de intensidad de carbono) equivaldría a elevar el umbral de admisibilidad de los SAF. En términos prácticos, la función de la OACI es armonizar los esfuerzos nacionales de los Estados en materia de SAF y otros combustibles más limpios, y no de fijar metas uniformes de arriba hacia abajo.

3.2 Principios. El párrafo 2 indica claramente que hay una brecha importante en I&D y producción de SAF entre países en desarrollo y países desarrollados. Los países en desarrollo tendrían más dificultades para ser tanto contribuyentes como beneficiarios en el marco mundial. A fin de garantizar la “igualdad de oportunidades” para desarrollar la aviación internacional y las industrias de SAF, el diseño y aplicación de un marco mundial para desarrollar y utilizar SAF se guiará por los principios de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, en particular por el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. De lo contrario, en la aplicación del marco sería inevitable la discriminación de los países en desarrollo.

3.3 Cooperación. Un marco de la OACI para los combustibles de aviación más limpios no tendría éxito sin la cooperación entre Estados, especialmente entre países desarrollados y en desarrollo. Dado que la financiación es a la vez el mayor reto y el mayor facilitador, y que el apoyo financiero a los países en desarrollo es la piedra angular de las iniciativas mundiales en el contexto de la aviación internacional y el cambio climático, el marco mundial debería establecer un mecanismo para facilitar las subvenciones y otras formas de financiación en condiciones muy favorables por parte de los países desarrollados a los países en desarrollo.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3**4.1 Se invita a la CAAF/3 a:**

- a) garantizar que el marco mundial se elabore sobre la base de un estudio exhaustivo de las circunstancias y prácticas nacionales de todos los Estados y no sólo de las de los países desarrollados o de supuestos hipotéticos preliminares;
- b) abstenerse de establecer objetivos cuantificados uniformes sin garantizar que los SAF, los LCAF y otros combustibles más limpios para la aviación producidos en países en desarrollo representen una proporción justa de la producción mundial; y
- c) reconocer que el LTAG 2050 no está aprobado por consenso y que cualquier falta de garantía de apoyo financiero y de transferencia de tecnología a los países en desarrollo para el desarrollo y uso de los combustibles de aviación más limpios socavaría aún más la base de igualdad de oportunidades y exacerbaría la injusticia y la inviabilidad del LTAG 2050.

— FIN —