



NOTA DE ESTUDIO

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

Cuestión 1: Hipótesis de reducción de las emisiones de CO₂ y opciones de objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional

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

Cuestión 4: Conclusiones y recomendaciones de la reunión

PERSPECTIVAS SOBRE LA CREACIÓN DE UN MECANISMO SÓLIDO DE APOYO PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO (COMPONENTE 5)

(Nota presentada por la República Popular China, el Brasil y la Federación de Rusia)

RESUMEN

Desde 2010, en sucesivas resoluciones de la Asamblea se pide al Consejo que establezca un mecanismo de asistencia para los países en desarrollo. En esta nota se analiza la importancia de establecer ese mecanismo y se presenta el punto de vista de China sobre la manera de crearlo.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La CMNUCC hace hincapié en que la medida en que las Partes que son países en desarrollo lleven a la práctica efectivamente sus compromisos en virtud de la Convención dependerá de la manera en que las Partes que son países desarrollados lleven a la práctica efectivamente sus compromisos relativos a los recursos financieros y la transferencia de tecnología.

1.2 El Acuerdo de París estipula que las Partes que son países desarrollados aportarán recursos financieros para ayudar a las Partes que son países en desarrollo con respecto tanto a la mitigación como a la adaptación como parte de sus obligaciones existentes en virtud de la Convención.

¹ Las versiones en inglés y chino fueron suministradas por la República Popular China, el Brasil y la Federación de Rusia.

1.3 El Pacto de Glasgow por el Clima reconoce que un mayor apoyo a las partes que son países en desarrollo permitirá que estos adopten medidas más ambiciosas.

1.4 El informe del IPCC señala que el apoyo financiero acelerado de los países desarrollados y otras fuentes a los países en desarrollo es un facilitador fundamental para mejorar las medidas de mitigación y hacer frente a las desigualdades en el acceso a la financiación.

1.5 En todas las resoluciones de la Asamblea desde 2010 se ha pedido al Consejo que establezca un mecanismo de asistencia para el acceso de los países en desarrollo a la tecnología, la financiación y la creación de capacidad. Lamentablemente, el Consejo no ha celebrado un debate sustantivo al respecto y aún no se ha establecido el mecanismo.

2. LA IMPORTANCIA DE ESTABLECER UN MECANISMO DE ASISTENCIA PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO

2.1 La mayor parte de las emisiones mundiales históricas y actuales de gases de efecto invernadero se ha originado en los países desarrollados, lo que tiene un gran impacto en el cambio climático mundial. Desde 1990, las emisiones anuales de la aviación internacional de los cuatro principales países desarrollados, es decir, EE. UU., Reino Unido, Alemania y Francia, superan las emisiones anuales totales de la aviación internacional de 18 países en desarrollo y economías en transición (véase el apéndice). Sobre la base del principio de responsabilidad común pero diferenciada, los países desarrollados son quienes deben asumir las responsabilidades internacionales, que son fundamentales para el éxito de la aviación internacional en materia de cambio climático, logrando de forma colectiva la neutralidad de carbono de la aviación internacional para 2020 y la prestación de asistencia tecnológica, financiera y de creación de capacidad a los países en desarrollo.

2.2 Los países en desarrollo carecen de tecnología, finanzas, talentos y otros elementos esenciales para mejorar las iniciativas destinadas a ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional. En tanto la OACI no haya establecido un mecanismo de asistencia sólido, tener un objetivo de mitigación muy ambicioso equivale a privar a los países en desarrollo de la oportunidad de hacer avanzar la aviación internacional, lo que, sin duda, es contrario a los propósitos y objetivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.3 Alcanzar un objetivo de mitigación muy ambicioso para la aviación internacional depende del nivel de asistencia financiera, tecnológica y de creación de capacidad que presten los países desarrollados a los países en desarrollo.

3. RECOMENDACIONES SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN MECANISMO DE ASISTENCIA

3.1 La labor de la OACI en materia de protección ambiental debería dar prioridad e importancia al establecimiento de un mecanismo de asistencia para los países en desarrollo en los próximos tres años. El Consejo debería proponer un plan para establecer un mecanismo de asistencia para los países en desarrollo a más tardar en 2023 y comenzar la ejecución del plan en 2024.

3.2 El mecanismo de asistencia debería incluir el establecimiento de un fondo de desarrollo sostenible para la aviación internacional. Para ello, se debería solicitar a los países desarrollados que aporten en conjunto al fondo no menos de 2 000 millones de USD por año y habría que crear una plataforma para facilitar a los países desarrollados la transferencia de tecnología de descarbonización de la aviación a los países en desarrollo por intermedio de la OACI.

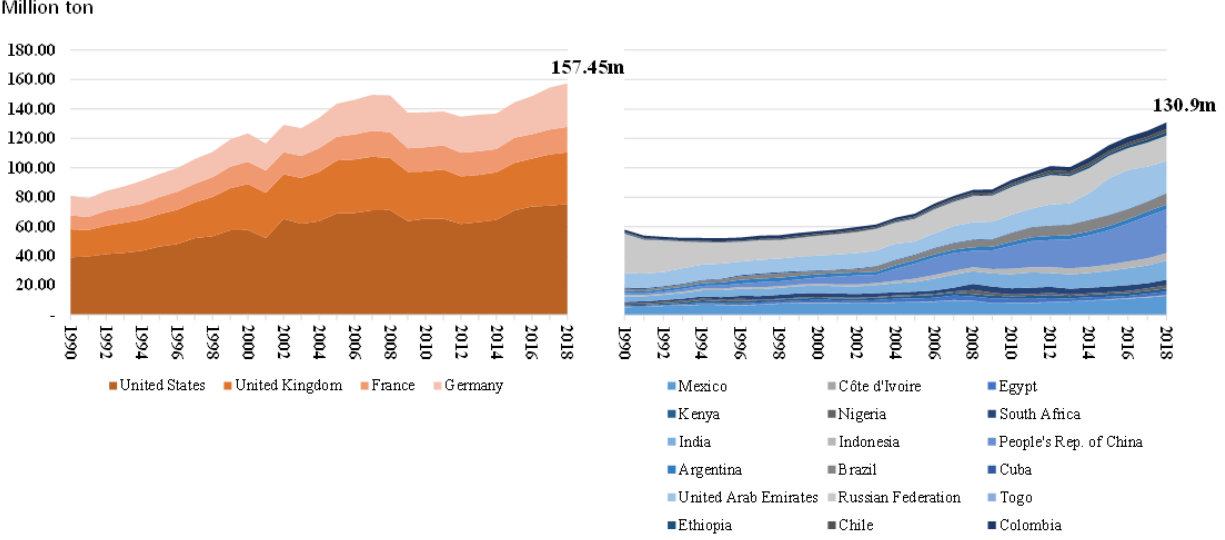
3.3 La OACI debería controlar y evaluar la evolución del estado del acceso de los países en desarrollo al apoyo financiero, de transferencia de tecnología y de creación de capacidad. Y los niveles de los objetivos de mitigación a mediano y largo plazo de la OACI se modificarán de forma oportuna para que coincidan con los niveles de apoyo de los países desarrollados a los países en desarrollo.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN**

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) reconocer que un mecanismo de asistencia ambicioso para garantizar que los países en desarrollo tengan acceso a una asistencia financiera, técnica y de creación de capacidad adecuada por parte de los países desarrollados constituye una premisa importante para lograr una descarbonización ambiciosa de la aviación internacional;
- b) invitar al 41º período de sesiones de la Asamblea a que pida que el Consejo establezca de inmediato mecanismos de asistencia, según se recomienda en el párrafo 3; y
- c) reflejar el contenido de los incisos 4.1 a) y b) en los resultados de la HLM-LTAG.

APPENDIX



Data source: IEA (2020) CO₂ emission from international aviation bunkers