



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 LA APERTURA Y LAS DELIBERACIONES RESPECTO A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

(Nota presentada por la Secretaría)

Apertura de la reunión

1. La Reunión de Alto Nivel comienza con un video motivacional¹ sobre el proceso LTAG, y en él se pone de relieve la urgencia de hacer frente a los efectos de la aviación sobre el clima. Concluido el video, toma la palabra el Presidente del Consejo de la OACI, Sr. Salvatore Sciacchitano. En su discurso de apertura, el Presidente da la bienvenida a las delegaciones y las alienta a demostrar su determinación colectiva a construir un futuro sostenible para la aviación internacional y a dar muestras de la sólida voluntad política de los Estados para trabajar juntos, por intermedio de la OACI y entre ellos mismos, así como con la industria de la aviación, con miras a avanzar en pos de un LTAG que apunte alto. El Presidente resalta el trabajo técnico del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI relativo al informe sobre un LTAG en el cual se describen tres hipótesis integradas de reducción de las emisiones de CO₂ del sector de la aviación y que abarcan una gama de niveles de madurez, factibilidad y ambición. Dicho informe fue acordado por consenso en el CAEP y publicado por el Consejo en marzo de 2022. El Presidente también subraya que el LTAG que se acuerde debe ir acompañado de medios concretos y prácticos de apoyo a la ejecución y al monitoreo del progreso, como acuerdo de un “paquete equilibrado” para todos, bajo el liderazgo de la OACI en un mundo posterior a la COVID.

Discurso de orden

2. El Dr. Bertrand Piccard, fundador y presidente de la Solar Impulse Foundation, pronuncia el discurso inaugural ante la reunión.

Elecciones a la presidencia y vicepresidencia de la reunión

3. Con la postulación de Singapur, secundada por Grecia y Colombia, se elige a su Excelencia el obispo Juan Edghill, ministro de Obras Públicas de Guyana, como presidente de la reunión. Su Excelencia la ministra de Transporte y Aviación Civil de Maldivas, Sra. Aishath Nahula, es elegida primera vicepresidenta, y la Sra. Charity Musila, representante suplente de Kenya ante la OACI, es elegida segunda vicepresidenta.

¹ https://youtu.be/8fCvQ_Htmqo

Secretaría

4. La reunión toma nota de que el Sr. J.C. Salazar, Secretario General de la OACI, actúa como secretario de la reunión, con el asesoramiento del Sr. M.K. Rahma, director de Transporte Aéreo (ATB), y la Sra. J. Hupe, subdirectora de Medioambiente, ATB. Varios/as funcionarios/as principales también participan en la reunión, la cual tendrá a su disposición todos los recursos de la Secretaría.

Presentación de contexto sobre un LTAG

5. La reunión toma nota de la presentación de contexto sobre un LTAG a cargo de la Sra. J. Hupe, subdirectora de Medioambiente, ATB, con la cual se proporcionó el escenario y las bases sobre las cuales se definieron las diversas cuestiones que componen el orden del día de la reunión.

Declaraciones de alto nivel por parte de Estados miembros y organizaciones internacionales

6. Hacen declaraciones orales representantes de alto nivel de 27 Estados miembros (Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Cabo Verde, Canadá, Chequia, Chile, China, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Federación Rusa, Francia, Grecia, India, Indonesia, Japón, Malasia, Maldivas, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Qatar, Reino Unido, República de Corea, Rwanda y Singapur), así como de organizaciones internacionales (Consejo Internacional de Aeropuertos, Grupo de Acción del Transporte Aéreo y Unión Europea). Además, Guatemala y Perú dan a conocer sus opiniones sobre un LTAG.

Arreglos administrativos

7. La reunión adopta el horario de trabajo y el calendario descritos en la nota de estudio HLM-LTAG-WP/1. En respuesta a la nota HLM-LTAG-WP/23 presentada por Brasil, China, la Federación de Rusia y la India, por la que se solicita enmendar las cuestiones del orden del día contenidas en la nota WP/1, la reunión señala que las cuestiones del orden del día ya habían sido aprobadas por el Consejo de la OACI, y que los temas propuestos en la nota WP/23, relativa al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y a los medios de implementación, se abordarían durante los debates de las cuestiones del orden del día.

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

8. La reunión considera cuatro notas de estudio de la Secretaría y 11 notas de estudio de Estados y organizaciones internacionales. A continuación, se presenta un resumen de dichas notas de estudio.

9. La nota HLM-LTAG-WP/2, presentada por la Secretaría, contiene una reseña de la labor de la OACI sobre la factibilidad de establecer un LTAG, e incluye las descripciones de los seis componentes de un LTAG que sirvieron de base para estructurar y facilitar los debates sobre los temas relacionados con un LTAG.

10. En la nota HLM-LTAG-WP/3, presentada por la Secretaría, se proporciona información sobre las novedades recientes en otros organismos de las Naciones Unidas que son pertinentes para la aviación internacional y, en particular, para la factibilidad de un LTAG para la aviación internacional.

11. La nota HLM-LTAG-WP/4, presentada por la Secretaría, trata de la evaluación técnica realizada por el CAEP sobre la factibilidad de varias hipótesis de reducción sectorial de las emisiones de CO₂ dentro de la aviación, en la que se señala que las medidas relativas a combustibles son las que encierran el mayor potencial de incidir en la reducción de las emisiones de CO₂, si bien se observa un nivel sin precedentes de nuevas tecnologías emergentes e innovaciones para la transición hacia una aviación verde.

12. En la nota HLM-LTAG-WP/5, presentada por la Secretaría, se ofrece información sobre la labor de la OACI relativa al nivel de ambición de un LTAG para la aviación internacional a través del

intercambio de información y el proceso de consulta, como la Evaluación OACI, que se realiza anualmente, y los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD), así como los compromisos de los Estados, la industria de la aviación y otras partes interesadas.

13. En la nota HLM-LTAG-WP/10, presentada por Indonesia, se expresa la opinión de que un LTAG no debería obstaculizar el crecimiento de la industria de la aviación, especialmente en los países en desarrollo. La observación en la que se resalta la necesidad de crear capacidad y de que haya cooperación entre los Estados miembros de la OACI para minimizar las consecuencias negativas involuntarias de la implementación de un TLAG se abordaría bajo la cuestión 2 del orden del día.

14. En la nota HLM-LTAG-WP/9, presentada por China y la Federación de Rusia, se expresa la necesidad de seguir investigando para desarrollar hipótesis más objetivas para una reducción real de las emisiones de CO₂ y encontrar posibles fuentes de financiamiento de las actividades proyectadas a nivel mundial. El presidente de la reunión explicó el trabajo preparatorio que la OACI lleva adelante para combatir los incendios forestales y otras calamidades naturales, y además aclaró que, si bien las medidas de fuera del sector podrían formar parte de las consideraciones en el contexto de un LTAG, no se debatirían en la reunión de forma específica medidas de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) o medidas regionales basadas en el mercado.

15. En la nota HLM-LTAG-WP/12, presentada por Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Omán, Qatar y Sudán, con el apoyo de la Organización Árabe de Aviación Civil (ACAO), se resalta la opinión de que debería considerarse la realización de un examen detallado de la repercusión económica de cualquier LTAG que se acuerde, los principios para establecer cualquier LTAG, y limitar el debate y una posible decisión sobre un LTAG a las medidas del sector, así como reconocerse las iniciativas regionales para la producción y el uso de combustibles nuevos, incluidos los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF), entre otros, como una medida eficaz para reducir las emisiones provenientes de la aviación internacional.

16. En la nota HLM-LTAG-WP/18, presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), se expresa la opinión de mantener las opciones para un LTAG que incluya un objetivo coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París, como cero emisiones netas de CO₂ de la aviación internacional para 2050, con hitos a lo largo de la trayectoria, así como establecer en la Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles (CAAF/3) de la OACI en 2023 un marco global para el despliegue de combustibles de aviación sostenibles (SAF) de manera sostenible. Las opiniones relativas al inicio de un proceso para establecer, para finales de 2023, medios para monitorear, notificar y verificar los avances hacia la consecución de un LTAG se abordaría durante el examen de la cuestión 3 del orden del día.

17. En la nota HLM-LTAG-WP/21, presentada por Arabia Saudita, China, la Federación de Rusia y la India, se expresa la opinión de que la OACI debe considerar los principios de responsabilidad común pero diferenciada y equidad al momento de decidir sobre un LTAG, y de que las naciones desarrolladas deberían asumir la iniciativa de inmediato para alcanzar el punto máximo y reducir las emisiones de carbono para, lógicamente, alcanzar de primeros la meta de cero emisiones. La opinión relativa a la creación de mecanismos de asistencia y proporcionar a los países en desarrollo los recursos técnicos, financieros y de creación de capacidad adecuados a fin de fortalecer sus iniciativas en materia de aviación internacional y cambio climático se abordaría durante el examen de la cuestión 2 del orden del día.

18. En la nota HLM-LTAG-WP/24, presentada por Brasil, China, la Federación de Rusia y la India, se expresa la opinión de que hacer frente al cambio climático comprende elementos fundamentales de mitigación, adaptación, financiación y tecnología, y de que es necesario que la OACI considere en su totalidad los documentos legales pertinentes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y las conclusiones de las investigaciones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) al debatir los objetivos a largo plazo y otros temas de reducción de las emisiones de la aviación, en especial los principios de justicia y responsabilidad común pero diferenciada.

19. En la nota de estudio HLM-LTAG-WP/25 presentada por China, India y la Federación de Rusia se expresa la opinión de que la labor realizada por el Consejo de la OACI y apoyada por el CAEP no cumple el mandato del 40º período de sesiones de la Asamblea, y que el informe de LTAG no puede usarse como base para las negociaciones y consultas sobre la factibilidad de cualquier LTAG que se proponga en el 41º período de sesiones de la Asamblea.

20. En la nota de estudio HLM-LTAG-WP/26 presentada por China, India y la Federación de Rusia se expresa la opinión de que la mejora de la ambición del LTAG debe basarse en el seguimiento y la investigación de los objetivos de reducción de emisiones y las acciones determinadas de forma independiente por los Estados, y en la premisa de que los países desarrollados tomen la iniciativa de la reducción drástica de las emisiones y proporcionen suficiente asistencia a los países en desarrollo.

21. En la nota HLM-LTAG-WP/30 presentada por Nueva Zelanda y con la coautoría de Canadá, Islas Cook, Japón, Kenya, Kiribati, Papúa Nueva Guinea y Samoa se expresa la opinión de que las decisiones sobre las acciones climáticas no pueden demorarse, y que los Estados deben trabajar en pro de un LTAG que apunte alto. La opinión de que la puesta a punto de un LTAG debe incluir consideraciones sobre la necesidad de una transición equitativa se debatirá en la cuestión 2 del orden del día.

22. En la nota HLM-LTAG-WP/11 presentada por la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) se expresan opiniones que apoyan un objetivo de emisiones netas cero para la aviación internacional, y que el LTAG adopte la forma de una meta de emisiones acumulativas más un año designado para alcanzar el nivel máximo de emisiones como hito intermedio. El presidente de la reunión indica que la propuesta de la ICSA de alentar a los Estados a incluir su parte de las emisiones de aviación en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) del Acuerdo de París de la CMNUCC no puede ser considerada por la reunión de los Estados miembros de la OACI, ya que las emisiones de la aviación internacional no forman parte de las CDN y están siendo abordadas por la OACI. La OACI no puede tomar una decisión en nombre de las Partes de la CMNUCC, y viceversa, ya que ambos son organismos soberanos de las Naciones Unidas con sus respectivos mandatos y miembros. El presidente también hace énfasis en el papel fundamental que desempeña la OACI en la armonización mundial, que enmarca la forma en que los debates sobre un LTAG deben adoptar una visión global, a la vez que tienen en cuenta las diferentes circunstancias nacionales.

23. En la nota HLM-LTAG-WP/20 presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de los Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) coordinados por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), se expone el punto de vista colectivo del sector de la aviación a favor de la adopción de un LTAG de la OACI como la acción climática de la aviación, en consonancia con el objetivo de temperatura de 1,5 °C del Acuerdo de París y respaldado por las últimas recomendaciones científicas para limitar los peores impactos del cambio climático, y permitir que se alcancen cero emisiones netas de carbono para 2050. La opinión de que el Consejo de la OACI desarrolle un programa de trabajo, con el pleno apoyo del sector, para determinar los medios de implementación de un LTAG, se debatirá en la cuestión 2 del orden del día.

24. El presidente también reconoce las contribuciones de las siguientes notas informativas a la reunión: HLM-LTAG-IP 1, 2, 3 y 4 por parte de la Secretaría; HLM-LTAG-IP/5 por parte de IBAC coordinada por ATAG; HLM-LTAG-IP/6 por parte de ICSA; HLM-LTAG-IP/7 por parte de CANSO; HLM-LTAG-IP/8 por parte de ICCAIA coordinada por ATAG; HLM-LTAG-IP/9 por parte de IATA; y HLM-LTAG-IP/10 por parte de ATAG. En la reunión se presenta un video² proporcionado por ATAG con mensajes emitidos por jóvenes profesionales de la aviación.

² <https://vimeo.com/729215593>

25. Durante las intervenciones siguientes, todos los Estados y las organizaciones expresan la importancia de tomar medidas sobre la amenaza existencial del cambio climático, y la necesidad de un objetivo global a largo plazo para la aviación internacional, teniendo en cuenta las distintas circunstancias y niveles de preparación de los Estados, y la flexibilidad para que cada Estado contribuya a los esfuerzos colectivos, a la vez que se reconocen los medios necesarios para la implementación de un LTAG en el espíritu de la "Iniciativa de Ningún País se Queda Atrás" de la OACI.

26. Los Estados y las organizaciones expresan su aprecio por la labor de la OACI sobre la factibilidad de un LTAG desde la última Asamblea, en particular la elaboración del informe del LTAG. Algunas delegaciones reconocen que el informe se aprobó por unanimidad por el CAEP y consideran que está completo y que no es necesario realizar más trabajos. Están de acuerdo en que el informe debería ser la base para las consideraciones sobre un LTAG en la próxima Asamblea. Otros delegados expresan su preocupación y destacan que la labor del CAEP no completa el mandato que se establece en la Resolución A40-18 de la Asamblea de la OACI, en particular sobre las repercusiones de los costos en regiones específicas y países en desarrollo, y la falta de cobertura sobre la asistencia a los países en desarrollo para que puedan cumplir cualquier LTAG que se acuerde.

27. Algunas delegaciones destacan la urgencia de que la OACI acuerde un LTAG que apunte alto, expresando la necesidad de que el sector trabaje hacia un objetivo global de cero emisiones netas de carbono para 2050 con posibles puntos intermedios en 2030 y 2040, a la luz del último consenso científico dado a conocer por el IPCC, y en apoyo al objetivo de temperatura de 1,5°C del Acuerdo de París. También reconocen que la implementación de un LTAG como objetivo ambicioso colectivo global debe ser flexible, sin atribuir objetivos de reducción de emisiones específicos a cada Estado por separado.

28. Otros delegados expresan su preocupación por la consideración de resultados netos cero, señalando que el alcance de las reducciones de emisiones a través de medidas en el sector basadas en las hipótesis reflejadas en el informe del LTAG no permitiría al sector alcanzar niveles netos de cero, y los últimos informes científicos del IPCC que reconocen que la aviación es un sector difícil de descarbonizar. Piden a los Estados desarrollados que tomen la iniciativa para alcanzar resultados netos de cero, antes que los Estados en desarrollo.

29. En general se reconocen los puntos de vista sobre la interdependencia entre el nivel de ambición para un LTAG y el alcance de la disponibilidad de medios para la implementación de un LTAG (que se debatirá en la cuestión 2 del orden del día).

30. Las delegaciones expresan su opinión sobre la importancia fundamental de establecer medios prácticos para la implementación, incluso a través de los planes de acción estatales de la OACI, reforzando la asistencia financiera, la transferencia de tecnología y los esfuerzos de creación de capacidades hacia el logro de cualquier LTAG que se acuerde, en apoyo de la "Iniciativa Ningún País se Queda Atrás" de la OACI. Algunas delegaciones expresan su punto de vista de que sería difícil llegar a un acuerdo sobre un LTAG que apunte alto, debido a la preocupación acerca de los impactos, en particular para los países en desarrollo, mientras que otros destacan que un LTAG acordado puede brindar la oportunidad de destinar el tan necesario apoyo financiero al sector y ofrecería oportunidades económicas a los Estados en desarrollo.

31. El presidente explica que un resumen de las notas de estudio presentadas y de las principales opiniones expresadas sobre esta cuestión del orden del día se redactará en un resumen de las deliberaciones (SD/1), que se examinará posteriormente durante la reunión. También se adoptará un enfoque similar para los resúmenes de las deliberaciones de la cuestión 2 (SD/2) y la cuestión 3 (SD/3). Debido a la estrecha relación entre las cuestiones 1, 2 y 3 del orden del día, las conclusiones de cada una se considerarán posteriormente conjuntamente en el proyecto de resumen de las deliberaciones de la cuestión 4 del orden del día (SD/4).