



**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 AMBICIÓN DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL
CON RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO
(COMPONENTES 3 Y 5)**

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

RESUMEN

La respuesta de la aviación internacional al cambio climático incluye la mitigación, la adaptación, los recursos financieros y la tecnología, que deberán tenerse plenamente en cuenta, de manera amplia y sistemática, en la mejora de la ambición. Además, no debería afectar negativamente al desarrollo económico y social de los países en desarrollo.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los objetivos del Acuerdo de París incluyen: a) mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C; b) aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; y c) situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.

1.2 En el Acuerdo de París se dispone que el Acuerdo se aplicará de modo que refleje la equidad y el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales, y que los objetivos principales mencionados en 1.1 se

¹ Versiones en chino e inglés proporcionadas por la Federación de Rusia, India y la República Popular China.

alcanzarán por medio de contribuciones determinadas a nivel nacional. El Acuerdo de París también reconoce la necesidad de apoyar a las Partes que son países en desarrollo para lograr la aplicación efectiva del Acuerdo.

2. PUNTOS DE VISTA SOBRE LOS OBJETIVOS EN CUANTO A LAS EMISIONES ESTABLECIDOS POR LA OACI PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

2.1 Desde el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en todas las resoluciones sobre el cambio climático se ha convenido en alcanzar el objetivo ambicioso de lograr una mejora media anual del 2 % en el rendimiento de combustible para 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2 % a largo plazo de 2021 hasta 2050, como objetivo ambicioso. Sin embargo, la OACI no ha realizado ningún análisis detallado sobre los objetivos desde el punto de vista de su implementación, ambición y factibilidad.

2.2 La finalidad de la meta de estabilizar las emisiones mundiales de la aviación internacional al nivel de 2020 (CNG 2020), propuesto en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, consiste básicamente en mitigar el incremento de esas emisiones. Dado que el incremento de las emisiones colectivas de la aviación internacional y su ritmo de crecimiento en los países en desarrollo son mayores que en los países desarrollados, la meta del crecimiento neutro en carbono para 2020 (CNG 2020) exime esencialmente a los países desarrollados de sus responsabilidades históricas en cuanto a la reducción de las emisiones y hace que los países desarrollados carguen con la mayor parte de las obligaciones de reducción de las emisiones mundiales de la aviación internacional, lo cual viola los principios de equidad, responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas. La China y otros países siempre han tenido reservas en cuanto a la meta del CNG 2020 y todo mecanismo diseñado tomando el CNG 2020 como base de referencia.

2.3 Desde 2010, en todas las resoluciones de la Asamblea se ha decidido que el CNG 2020 no atribuya obligaciones específicas a los distintos Estados. Sin embargo, la implantación del CORSIA ha fragmentado esta meta sustancialmente entre los distintos Estados. Según la investigación realizada por el CAEP², el actual mecanismo CORSIA causaría graves distorsiones del mercado en detrimento de los países en desarrollo.

3. PUNTOS DE VISTA SOBRE LA MEJORA DE LA AMBICIÓN DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL CON RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO

3.1 Según la nota HLM-LTAG-WP/24, Perspectivas sobre la interpretación científica de la CMNUCC y el informe del IPCC, presentada por Brasil, China, la Federación de Rusia e India, la consecución del objetivo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a esos niveles no significa que todas las regiones o sectores tendrían que conseguir unas emisiones netas de valor cero al mismo tiempo o que tendrían que alcanzar ese objetivo

² Según el análisis del examen periódico del CORSIA de 2022 sobre las distorsiones del mercado, los resultados muestran que la principal causa de las distorsiones del mercado después de 2030 será la introducción del nivel de referencia individual y del factor de crecimiento individual. Debido a los diferentes índices de crecimiento del transporte aéreo de las diferentes rutas en los distintos países y regiones, las aerolíneas de las regiones o países en desarrollo de rápido crecimiento asumen unas responsabilidades mayores de reducción de las emisiones, lo que supone una discriminación o inequidad de facto contra los países en desarrollo de rápido crecimiento.

necesariamente. Así pues, no existen ni la autorización legal ni las pruebas científicas para que la OACI formule una meta unificada de emisiones netas.

3.2 Los países desarrollados han alcanzado el nivel máximo en cuanto a sus emisiones de CO₂ procedentes de la aviación, para lo que disponen de una gran cantidad de fondos, tecnologías y capacidad, mientras que la industria de la aviación internacional en los países en desarrollo dista mucho de estar madura. Si los países desarrollados no alcanzan la neutralidad en carbono mucho antes que los países en desarrollo y les proporcionan suficiente apoyo financiero, técnico y de capacidad para que aumenten su reducción de las emisiones de la aviación, se pondrá en duda la factibilidad del LTAG y, como consecuencia, la aviación y las industrias conexas de los países en desarrollo, o bien se quedan estancadas en un nivel de desarrollo muy reducido en el futuro, o bien corren con una parte de los gastos de la descarbonización mucho mayor que la de los países desarrollados y sufren las distorsiones de la competencia, lo que iría en detrimento de los países en desarrollo.

3.3 Para mejorar la respuesta de la OACI al cambio climático, es necesario respetar y tener plenamente en cuenta las diferencias entre los países por lo que se refiere a su etapa de desarrollo, responsabilidades históricas en materia de emisiones, dotación de recursos, etc. Y también es necesario velar por que los países desarrollados asuman sus responsabilidades históricas en materia de emisiones alcanzando, de forma colectiva, la neutralidad climática en 2020 y, a la vez, proporcionando a los países en desarrollo el apoyo financiero, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad que se necesitan para que la aviación sea sostenible.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) reconocer que la mejora de la ambición del LTAG debería 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 en una reducción drástica de las emisiones y proporcionen suficiente asistencia a los países en desarrollo, como se explica detalladamente y se recomienda en el párrafo 3;
- b) reafirmar que toda respuesta de la OACI al cambio climático debería coordinarse con el desarrollo social y económico de manera integrada con el fin de evitar efectos adversos en este último, teniendo plenamente en cuenta las necesidades prioritarias legítimas de los países en desarrollo para alcanzar un crecimiento sostenido de la aviación internacional y erradicar la pobreza; y
- c) reflejar 4.1 a) en los resultados de la HLM-LTAG.