



## NOTA DE ESTUDIO

# REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA FACTIBILIDAD DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (HLM-LTAG)

Montreal, 19 al 22 de julio de 2022

**Cuestión 1: Hipótesis de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 3: Medios para monitorear el avance y pasos siguientes**

**Cuestión 4: Conclusiones y recomendaciones de la reunión**

## UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL QUE APUNTE ALTO

(Nota presentada por Nueva Zelanda y con la coautoría de Samoa, Islas Cook, Japón, Kenia, Kiribati, Papúa Nueva Guinea y Canadá)

### RESUMEN

Nueva Zelanda busca un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional que apunte alto y que reconozca que los países en desarrollo, los Estados insulares del Pacífico y otros Estados de baja altitud no tienen tiempo para esperar a que se tomen medidas. El LTAG, y cualquier medida posterior, debería sustentarse en una transición equitativa para asegurar el apoyo a esos países que, de lo contrario, se quedarán atrás y no podrán seguir el ritmo de la transición que está por venir.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 5.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Nueva Zelanda acoge con satisfacción y apoya la labor que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) han

realizado para presentar un informe técnico que analiza la factibilidad, incluyendo hipótesis diferentes, de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para el sector de la aviación civil internacional.

1.2 La presente nota de estudio pretende destacar la importancia de que la OACI acuerde un LTAG que apunte alto y las razones por las que es necesario actuar ahora.

1.3 El LTAG debería reconocer y responder adecuadamente a la necesidad de abordar la emergencia del cambio climático, y debería considerarse una transición equitativa para apuntalar los esfuerzos que se requieren para llevar al sector hacia un nivel de cero emisiones netas para 2050.

## 2. EL MOMENTO DE ACTUAR ES AHORA

2.1 El sector de la aviación civil internacional tiene la oportunidad de desempeñar responsablemente su papel para reducir las emisiones globales de CO<sub>2</sub>.

2.2 El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) ha demostrado que el cambio climático antropogénico es real. La temperatura media de la superficie del planeta ha aumentado aproximadamente en 2 grados Fahrenheit (1 grado Celsius) desde finales del siglo XIX, un cambio impulsado en gran medida por el aumento de las emisiones de dióxido de carbono hacia la atmósfera y otras actividades humanas. La mayor parte del calentamiento ha ocurrido en los últimos 40 años, siendo los últimos siete años los más calurosos. Los años 2016 y 2020 están empatados como año más caluroso de los registros modernos<sup>1</sup>.

2.3 La comprensión científica del cambio climático como una amenaza existencial es un hecho. Lo hemos visto en el calentamiento y la acidificación de los océanos, en la pérdida de biodiversidad y especies, y en los fenómenos meteorológicos más frecuentes y severos. Nuestros esfuerzos deben centrarse ahora en cómo este sector puede adoptar medidas rápidas y significativas para reducir sus emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y alcanzar el nivel de cero emisiones netas para 2050.

2.4 El Acuerdo de París de 2015 pretende dar una respuesta global a la amenaza del cambio climático, incluyendo, entre otras cosas, mantener el aumento de la temperatura media global muy por debajo de 2° C con respecto a los niveles preindustriales y hacer esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que eso reduciría significativamente los riesgos y los impactos del cambio climático.

2.5 Además, el Pacto de Glasgow sobre el Clima, adoptado por la Conferencia de las Partes (COP26) en 2021, reafirma el objetivo del Acuerdo de París y además reconoce que los efectos del cambio climático serán mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5°C que los derivados de un aumento de 2° C, y resuelve hacer esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C.

2.6 Este sector no puede demorar la adopción de medidas climáticas en un mundo competitivo en el que existe el riesgo de que los consumidores tomen decisiones más ajustadas a los resultados medioambientales. El banco suizo UBS realizó una encuesta entre más de 6 000 personas en 2018, en Estados Unidos, Alemania, Francia y el Reino Unido y halló que un 21% de ellas redujo el número de vuelos que tomó en el último año. Asimismo, se han iniciado campañas medioambientales como "flight

---

<sup>1</sup> <https://climate.nasa.gov/evidence/>

shaming" (vergüenza de volar)<sup>2</sup>. Estos movimientos cobrarán mayor impulso si el sector de la aviación no avanza en la adopción de medidas medioambientales ambiciosas, y tendrán una repercusión económica significativa en el sector de la aviación.

2.7 Nueva Zelandia considera que se debe hacer más hincapié en la necesidad de abordar el cambio climático. La Declaración de Boe sobre Seguridad Regional<sup>3</sup>, firmada por el Foro de las Islas del Pacífico en 2018, reafirma que el cambio climático sigue siendo la mayor amenaza para los medios de vida, la seguridad y el bienestar de los pueblos del Pacífico. Los Estados deben acordar rápidamente un LTAG que apunte alto para que los debates sobre las medidas posteriores que apoyarán la concreción del LTAG puedan avanzar sin demora.

### **3. LOS ESTADOS INSULARES DEL PACÍFICO NO TIENEN TIEMPO PARA ESPERAR**

3.1 El informe del Grupo de Trabajo 1 del IPCC deja claro que la repercusión del cambio climático en los Estados insulares del Pacífico será significativa y, en algunos casos, catastrófica, si no se realizan esfuerzos creíbles para reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero<sup>4</sup>. El aumento de las temperaturas, los fenómenos meteorológicos graves, la erosión de las costas, la destrucción de las cosechas y de las fuentes de agua potable, y el incremento del nivel del mar ya están teniendo una incidencia negativa importante en los Estados insulares del Pacífico. Esto afecta a la habitabilidad y la viabilidad potencial de dichos Estados, muchos de los cuales se encuentran a pocos metros por encima del nivel del mar<sup>5</sup>.

3.2 Por ejemplo, el aumento incesante del nivel del mar es un riesgo real y significativo. El IPCC informó que algunas islas del Pacífico desaparecerán y otras podrían dejar de ser habitables si el impacto del cambio climático sigue avanzando al ritmo actual<sup>6</sup>. Desde 2014, un total de 150 poblados a lo largo de la costa de Fiji han sido identificados por el gobierno para su reubicación en terrenos más altos<sup>7</sup>. Si la mitigación del cambio climático continúa al ritmo actual, las/os ciudadanas/os de esos pueblos afectados, y de islas enteras en el Pacífico, se verán desplazadas/os. Esto no significa simplemente la pérdida de la vivienda; significa la desaparición de un país, de una cultura, de un hogar; significa que serán destruidos su identidad única, su conexión con su tierra y su modo de vida.

### **4. LA IMPLEMENTACIÓN DEL LTAG DEBERÍA INCLUIR UNA TRANSICIÓN EQUITATIVA**

4.1 Nueva Zelandia estima que las decisiones que se tomen para la aplicación del LTAG deberían también incluir que se considere la necesidad de una transición equitativa hacia un nivel de cero emisiones netas para 2050.

---

<sup>2</sup> <https://www.bbc.com/news/business-49890057>

<sup>3</sup> <https://www.forumsec.org/2018/09/05/boe-declaration-on-regional-security/>

<sup>4</sup> [https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_WGI\\_SPM.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf)

<sup>5</sup> <https://web.who.edu/coastal-group/research/projects/pacific-climate-change/>

<sup>6</sup> [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/09/IPCC-Special-Report-1.5-SPM\\_es.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/09/IPCC-Special-Report-1.5-SPM_es.pdf)

<sup>7</sup> <https://www.stuff.co.nz/pou-tiaki/300596791/climate-crisis-villagers-forced-to-abandon-their-homes-as-sea-levels-rise>

4.2 Las medidas de la OACI tendrán una repercusión directa en los Estados insulares del Pacífico. La falta de acción también tendrá un impacto directo, e incluso mayor, en los Estados insulares del Pacífico.

4.3 Liderar una transición equitativa implica abordar las barreras de la participación en la transición. Algunas de estas barreras pueden aumentar, en vez de ser una consecuencia de las medidas que adopte la OACI para la concreción del LTAG. Normalmente, los países que corren el riesgo de quedarse atrás son los más vulnerables en términos de cambio climático, los que más luchan con sus problemas de adaptación y su deuda. La OACI necesita hallar métodos para proporcionar apoyo; métodos que no dependan de excepciones y exenciones que debiliten la eficacia de las reducciones de emisiones de las medidas que se adopten.

4.4 Es fundamental tener en cuenta la *Iniciativa Ningún País se Queda Atrás* de la OACI a medida que se avanza para acordar un LTAG.

4.5 Las acciones que se subrayan en la nota HLM-LTAG-WP/7 serán muy importantes. Entre ellas se incluyen la asistencia, la creación de capacidad y la instrucción. También será vital que los Estados con mayores recursos y experiencia en el tema compartan el conocimiento. También es importante que las opciones de financiación no coloquen a los pequeños Estados insulares del Pacífico en niveles de deuda elevados para poder alcanzar el LTAG acordado.

4.6 La transición hacia una aviación con cero emisiones netas de carbono tendrá como características principales nuevas aeronaves y tecnologías de combustibles, nueva infraestructura, y mejoras de las prácticas operacionales. Estas medidas exigirán la inversión en investigación y desarrollo, dos aspectos en los que algunos Estados no podrán invertir a menos que reciban apoyo.

4.7 Si la OACI toma decisiones que requieren la puesta en uso de diferentes tecnologías y prácticas, también debe intervenir para asegurarse de que ningún Estado se quede atrás. Será fundamental prestar atención a las circunstancias nacionales de los Estados. Este apoyo será fundamental para los Estados insulares del Pacífico, para asegurarse de que cuentan con la capacidad y los recursos necesarios para el cambio hacia cero emisiones netas de carbono por parte del sector de la aviación. La OACI debería tratar de garantizar una transición equitativa para todos los Estados.

## 5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA HLM-LTAG

5.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota del contenido de la presente nota de estudio;
- b) tomar nota de que las decisiones sobre acciones climáticas no pueden demorarse y que retrasarlas tendrá un impacto significativo y catastrófico en los pequeños Estados insulares; y
- c) tomar nota de que los Estados deberían trabajar en pro de un LTAG que apunte alto y deberían tener en cuenta que una transición equitativa puede servir de apoyo a los Estados más vulnerables, como los Estados del Pacífico.