

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático****Cuestión 18: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)****LA AVIACIÓN INTERNACIONAL DEBE ACORDAR MEDIDAS AMBICIOSAS PARA HACER FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y COMPROMETERSE A UNA TRANSICIÓN EQUITATIVA**

(Nota presentada por Nueva Zelanda)

RESUMEN

Nueva Zelanda busca establecer un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional que reconozca que los países en desarrollo, los Estados insulares del Pacífico y otros Estados de baja altitud no pueden darse el lujo de esperar a que se tomen medidas. Nueva Zelanda apoya los progresos alcanzados en la Reunión de Alto Nivel (HLM) sobre un LTAG y señala que una transición equitativa debería sustentar el LTAG, y cualquier medida posterior, para garantizar que ningún país se quede atrás. Nueva Zelanda también pretende mantener la ambición y el objetivo del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) durante su primer examen periódico.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota del contenido de la presente nota de estudio;
- 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;
- tomar nota de que los Estados deberían esforzarse por establecer un LTAG ambicioso y respaldado por una transición equitativa, en consonancia con la Iniciativa de la OACI “*Ningún País se Queda Atrás*”; y
- tomar nota de que la ambición del CORSIA debe mantenerse o reforzarse, y los valores de referencia deberían garantizar que la compensación se produzca en los próximos años.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Protección del medioambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	Anexo 16 — <i>Protección del medio ambiente</i> , Volumen IV — <i>Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)</i> <i>Informe de la 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)</i> (Doc 10178)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Nueva Zelandia acoge con satisfacción y apoya la labor ultimada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para presentar un informe técnico que analiza la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para el sector de la aviación civil internacional. Además, acoge y apoya el trabajo que el CAEP ha realizado para proporcionar a la Asamblea opciones de referencia para el primer examen periódico del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA).

1.2 Esta nota de estudio pretende resaltar la importancia de que la OACI acuerde un LTAG ambicioso, que incluya una transición equitativa, manteniendo la intención y el objetivo del CORSA, y la razón por la que necesitamos que se tomen medidas ahora.

2. HA LLEGADO EL MOMENTO DE ACTUAR

2.1 El sector de la aviación civil internacional tiene la oportunidad de desempeñar su papel de reducir las emisiones globales de CO₂ con responsabilidad. El informe del CAEP ha demostrado que un LTAG para la aviación internacional es viable y puede contribuir a una reducción significativa de las emisiones mundiales hasta 2050 y 2070.

2.2 El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) ha demostrado que el cambio climático antropógeno 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 se ha producido en los últimos 40 años, siendo los 7 más recientes los más cálidos y estando empatados los años 2016 y 2020 como los más calurosos de los que se tienen datos¹.

2.3 Desde el punto de vista científico se da por sentado que el cambio climático es una amenaza existencial. Lo hemos visto en el calentamiento y la acidificación de los océanos, en la pérdida de diversidad biológica y especies, y en la mayor frecuencia y violencia de los fenómenos meteorológicos. Hace tan solo unas semanas, dos zonas de Nueva Zelandia se encontraban en estado de emergencia a causa de fenómenos meteorológicos extremos y, a nivel mundial, el Pakistán sufrió las inundaciones más graves de su historia y en Europa se dieron algunas de las sequías más graves jamás registradas.

2.4 Nuestros esfuerzos deben centrarse ahora en cómo este sector puede adoptar medidas rápidas y significativas para reducir sus emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y alcanzar el nivel de cero emisiones netas para 2050. Nueva Zelandia considera que la reciente Reunión de Alto Nivel mostró una promesa colectiva de cómo este sector puede lograr esto al acordar un LTAG.

2.5 El Acuerdo de París de 2015 tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, manteniendo el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y prosiguiendo los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático.

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

2.6 Además, el Pacto de Glasgow por el Clima, adoptado en el 26º período de sesiones de la Conferencia de las Partes (CP 26) en 2021, reafirma ese objetivo y además reconoce que los efectos del cambio climático con un aumento de la temperatura de 1,5 °C serán mucho menores que los derivados de un aumento de 2 °C y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.

2.7 Un objetivo ambicioso de reducción a cero emisiones netas de carbono para 2050 es la ambición mínima que debería perseguir este sector, si queremos desempeñar nuestro papel para alcanzar los objetivos de límite de temperatura establecidos por el Acuerdo de París y el Pacto de Glasgow por el Clima.

2.8 Nueva Zelanda considera que se debe hacer más hincapié en el carácter de urgencia con que se debe abordar el cambio climático. La Declaración de Boe², 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 llegar rápidamente a un acuerdo sobre el establecimiento de un LTAG ambicioso 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 DISPONEN DE TIEMPO PARA ESPERAR

3.1 El informe del Grupo de trabajo I 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 invernadero³. El aumento de las temperaturas, los fenómenos meteorológicos extremos, 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.

3.2 Por ejemplo, el aumento incesante del nivel del mar es un riesgo real y significativo. El IPCC informó de que algunas islas del Pacífico desaparecerán y otras podrían dejar de ser habitables si el impacto del cambio climático sigue avanzando al ritmo actual⁴. Desde 2014 el Gobierno de Fiji ha determinado que un total de 150 poblados a lo largo de la costa de Fiji han de reubicarse en terrenos más altos⁵. Si la mitigación del cambio climático continúa al ritmo actual, la población de esos pueblos afectados, y de islas enteras del Pacífico, se verá desplazada. Esto significa una pérdida de territorio, de cultura, de hogar; se destruirá su identidad única, su conexión con su tierra y su forma de vida.

4. UNA TRANSICIÓN EQUITATIVA DEBERÍA FORMAR PARTE DEL LTAG

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

4.2 En la reciente Reunión de Alto Nivel (HLM) sobre un LTAG, muchos Estados en desarrollo compartieron su preocupación sobre cómo un LTAG y los costes de la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, afectarían a sus incipientes sectores de la aviación. Nueva Zelanda, como nación pequeña con un sector de la aviación comparativamente pequeño, entiende esta preocupación.

² <https://www.forumsec.org/2018/09/05/boe-declaration-on-regional-security/>

³ https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf

⁴ <https://www.ipcc.ch/sr15/>

⁵ <https://www.stuff.co.nz/pou-tiaki/300596791/climate-crisis-villagers-forced-to-abandon-their-homes-as-sea-levels-rise>

4.3 Nueva Zelandia considera que, a pesar de los diferentes niveles de desarrollo del sector de la aviación, todos los Estados de la OACI deberían aspirar a un mismo LTAG ambicioso. Esto permitiría una inversión que facilite la aviación verde en los Estados en desarrollo, cree puestos de trabajo y oportunidades que se ajusten a una transición justa y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. Muchos Estados desarrollados y en desarrollo comparten la opinión de que se necesitará apoyo para cumplir la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás de la OACI. Un LTAG ayudaría a facilitar este apoyo, ya sea financiero o a través de la creación de capacidad.

4.4 Liderar una transición equitativa significa abordar los obstáculos a la participación en la transición, no retrasar la propia transición ni aceptar objetivos diferentes para los distintos Estados. También es importante que las opciones de financiación no coloquen a los pequeños Estados en desarrollo en niveles de deuda elevados para poder alcanzar el LTAG acordado.

4.5 Normalmente, los países que corren el riesgo de quedarse atrás son los más vulnerables al cambio climático, y 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. Nueva Zelandia apoyó las ideas planteadas durante la HLM de aumentar el papel de la OACI como facilitador para alinear a los Estados en desarrollo con las inversiones en aviación verde y la creación de capacidad.

4.6 Con el despliegue de diferentes tecnologías y prácticas, la OACI debe garantizar que los Estados no se queden atrás. Este apoyo será fundamental para que los Estados en desarrollo se aseguren de que cuentan con la capacidad y los recursos necesarios para la transición a 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. LA AMBICIÓN DE CORSIA DEBERÍA SER REFORZADA

5.1 Es fundamental que se realice un examen satisfactorio del CORSIA para garantizar que siga siendo ambicioso y estando en uso.

5.2 Tal y como se estableció en el estudio de factibilidad del LTAG, serán necesarias acciones fuera del sector para gestionar las emisiones residuales que el sector no pueda reducir. El CORSIA es la herramienta actual para ayudar a tal fin.

5.3 En el marco del examen periódico del CORSIA, se reevaluarán los valores de referencia. Nueva Zelandia apoya el mantenimiento o el aumento de la ambición del CORSIA y la garantía de que los valores de referencia se encuentren en un nivel que haga necesaria la compensación en el marco del Plan en los próximos años. Esto es vital para garantizar la viabilidad futura, y la credibilidad, del CORSIA.

5.4 Al igual que el LTAG, la compensación sigue siendo una medida importante para garantizar la inversión en prácticas de aviación más ecológicas que reduzcan las emisiones de CO₂, incluidos los combustibles de aviación sostenibles, las aeronaves con cero emisiones y las mejoras operacionales. Garantizar que la compensación en el marco del CORSIA sea obligatoria contribuirá a facilitar esta inversión.

6. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

6.1 Se invita a la Asamblea 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;
- c) tomar nota de que los Estados deberían esforzarse por establecer un LTAG ambicioso y respaldado por una transición equitativa, en consonancia con la Iniciativa de la OACI "*Ningún País se Queda Atrás* "; y
- d) tomar nota de que la ambición del CORSIA debe mantenerse o reforzarse, y los valores de referencia deberían garantizar que la compensación se produzca en los próximos años.

— FIN —