



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

**OPINIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CAFAC SOBRE UN OBJETIVO
AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) DE LA OACI**

(Nota presentada por los 54² Estados miembros de la Comisión Africana
de Aviación Civil (CAFAC))

RESUMEN

La CAFAC, en nombre de sus 54 Estados miembros, destaca la necesidad de que la OACI continúe liderando el crecimiento de la aviación civil internacional, incluido el desarrollo sostenible del transporte aéreo, trabajando de manera constructiva junto con sus Estados miembros, organizaciones internacionales y otras partes interesadas, para ayudar a todo el sector de la aviación a alcanzar el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) que se acuerde.

Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, el objetivo final debería basarse en un enfoque equilibrado en todas las áreas, para garantizar la plena recuperación y la creación de capacidades, y atención a las necesidades especiales y urgentes de los Estados en desarrollo. La CAFAC recuerda la resolución del 40º período de sesiones de la Asamblea en la que se pide al Consejo que continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular en los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

Esta nota de estudio presenta las opiniones de los Estados miembros de la CAFAC sobre el LTAG de la OACI.

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

- a) alentar a la OACI, los Estados miembros y los asociados a estudiar la disponibilidad de asistencia financiera y transferencia de tecnología para apoyar a los Estados en desarrollo, en especial a los Estados Africanos, en el avance hacia el LTAG que se acuerde;
- b) debatir y considerar la solicitud de crear un mecanismo de fondos para todos los Estados en desarrollo, especialmente los Estados africanos, a fin de que estén preparados para alcanzar cualquier objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) que se acuerde;

¹ Las versiones en inglés y francés fueron suministradas por CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

c) aceptar la petición de que la implementación de cualquier LTAG acordado no frene el crecimiento de los países en desarrollo, en particular el sector de la aviación en África;	
d) pedir al Consejo que se base en las conclusiones y recomendaciones de la HLM-LTAG, teniendo en cuenta las opiniones expuestas en los párrafos 2.12, 2.13 y 2.14 de esta nota de estudio;	
e) pedir al Consejo que proporcione un medio para facilitar el flujo de datos e información entre regiones y Estados, a fin de que éstos puedan participar en cada etapa de los objetivos, incluido el LTAG; y	
f) fomentar una participación efectiva de los Estados en el LTAG de manera voluntaria.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico – <i>Protección del medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</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) (Doc 10178)</i> <i>Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG) de Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Civil Internacional (Informe LTAG)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados en desarrollo, y especialmente los Estados africanos, son los más vulnerables a los efectos del cambio climático, a pesar de que África es la que menos contribuye a ellos. Los Estados africanos dependen de la aviación civil para la conectividad y para su desarrollo sostenible; sin embargo, no están tan bien equipados para tomar medidas rápidas en la transición a cualquier LTAG acordado debido a circunstancias nacionales. Por esta razón, los Estados miembros de la CAFAC reconocen la importancia de la acción climática para el sector de la aviación, acorde con las circunstancias especiales y las capacidades respectivas.

1.2 En el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, los Estados miembros de la OACI pidieron al Consejo que siguiera estudiando la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación civil internacional mediante la realización de estudios detallados que evaluaran la posibilidad de alcanzar los objetivos propuestos y sus repercusiones, incluida la incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular en los países en desarrollo, a fin de presentar el avance de la tarea a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

1.3 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), convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede en Montreal del 19 al 22 de julio de 2022, con la asistencia, en formato híbrido, de ministros/as y funcionarios/as de alto nivel, produjo las conclusiones y recomendaciones que figuran en el Doc 10178 de la OACI. Las conclusiones y recomendaciones son un buen punto de partida para deliberar más sobre la factibilidad de un LTAG.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados miembros de la CAFAC acogen los avances que llevaron a la elaboración del informe sobre el LTAG. Los Estados miembros de la CAFAC aportaron sus opiniones a la HLM-LTAG en las notas de estudio (HLM-LTAG WP/13, 14 y 15) con el fin de facilitar una vía efectiva hacia la definición de los medios de aplicación de un LTAG acordado y de seguimiento del progreso.

2.2 Los Estados en desarrollo, en particular los Estados africanos, los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), utilizan principalmente el transporte aéreo que los conecta internacionalmente. Por esta razón, estos países dependen en gran medida del transporte aéreo, al tiempo que luchan por hacer frente al cambio climático para lograr el desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza.

2.3 Los Estados miembros de la CAFAC insisten en que la implementación de cualquier LTAG acordado debería tener en cuenta la capacidad y las aptitudes de los distintos Estados miembros. Todavía es muy necesario realizar análisis más detallados que puedan ayudar a los Estados en desarrollo con elementos esenciales tales como la preparación en materia de capacidad, financiación y transferencia de tecnología, así como la movilización de recursos. El LTAG que se acuerde, así como su implementación, deberían tener en cuenta la situación de los Estados en desarrollo.

2.4 Los resultados presentados en el informe sobre el LTAG del CAEP muestran tres (3) hipótesis integradas que tienen en cuenta la “madurez, capacidad de ejecución y ambición”. Es por lo tanto necesario tomar medidas importantes para mejorar la tecnología de las aeronaves, los procedimientos operacionales y las capacidades, así como el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF). En este sentido, se tomó nota de la poca penetración de la tecnología y producción de SAF en el mercado africano.

2.5 En el informe sobre el LTAG se reconoce que, para poder materializar las hipótesis, podrían también requerirse asistencia y creación de capacidad. En el informe se determina que esto podría incluir talleres que ofrezcan soluciones que los Estados puedan implementar para alcanzar los objetivos y que les ayuden a entender los posibles costos, y asistencia en el control y medición de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, como parte de un programa general de instrucción que podría ser ACT-LTAG, es decir, similar al exitoso programa ACT-CORSIA. Tendría que haber un equilibrio en la provisión de medios para la implementación, que deben incluir creación de capacidad, transferencia de tecnología y financiación.

2.6 Por lo tanto, se acoge el establecimiento y la ampliación de actividades de creación de capacidad en materia de LTAG para los Estados y, en particular, para los Estados africanos, y éstas deberían llevarse a cabo en el espíritu de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, que se considera no sólo un "eslogan", sino el hito hacia la implementación de un LTAG.

2.7 Las hipótesis de pronósticos pos-COVID-19 de la OACI, basadas en la hipótesis de una recuperación débil, proyectan que África tendrá un crecimiento del 4 % (2018-2050). Esto indica que África necesitará una gran inversión para aumentar la capacidad de sostener este crecimiento y al mismo tiempo invertir en proyectos de reducción del carbono y en otras acciones climáticas como parte de cualquier LTAG que se acuerde.

2.8 El Informe³ de la OACI sobre la financiación de la lucha contra el cambio climático indica que la aviación internacional no dispone actualmente de ningún mecanismo financiero dedicado al cambio climático, de ahí la necesidad de que la OACI y sus asociados de la industria exploren opciones de financiación para los Estados en desarrollo.

2.9 El proceso y el apoyo para alcanzar el LTAG deberán ser más transparentes, participativos y accesibles para todos los Estados, especialmente para los Estados en desarrollo. Además, los Estados en desarrollo deberían tener acceso a la información y a los datos necesarios para que puedan comprender cualquier proceso que se adopte, incluido el LTAG, para la implementación por parte de los Estados.

2.10 El Informe sobre el LTAG del CAEP contiene una evaluación de los costos e inversiones asociados a las hipótesis de LTAG, incluyendo las inversiones de los Estados (es decir, de los gobiernos) en la configuración de las aeronaves y/o la investigación y desarrollo de sistemas energéticos estimadas entre 15 000 millones y 180 000 millones USD hasta 2050, los costos e inversiones de los proveedores de

³ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

servicios de navegación aérea (ANSP) en medidas operacionales específicas para el LTAG estimados entre 11 000 millones y 20 000 millones USD de aquí a 2050, y los costos e inversiones en los aeropuertos y en medidas operacionales estimados entre 2 000 millones y 6 000 millones USD para todas las hipótesis del LTAG, así como otras inversiones de los fabricantes de aeronaves y los explotadores de servicios aéreos (líneas aéreas).

2.11 El LTAG debería ser económicamente eficiente y ante cualquier costo adicional resultante de la introducción de nuevas tecnologías, medidas operacionales avanzadas y combustibles de aviación sostenibles debería garantizarse que ningún país se quede atrás, teniendo en cuenta la capacidad de los Estados en desarrollo. Para los Estados africanos es muy difícil estimar y analizar los costos a nivel estatal y se requiere transferencia de tecnología y estimaciones de costos, así como apoyo a nivel estatal para que puedan comprender el posible impacto del LTAG. El análisis debería tener en cuenta la trayectoria socioeconómica y las posibles repercusiones del LTAG.

2.12 Durante el HLM-LTAG varios Estados expresaron opiniones divergentes. Aunque los Estados miembros de la CAFAC acogen con satisfacción las conclusiones de la HLM-LTAG, es necesario armonizar la terminología y definir términos como "cero emisiones netas de carbono" o "descarbonización del sector de la aviación" y medidas "fuera del sector", que todavía necesitan más claridad. Debe evitarse el uso de cualquier término nuevo "no definido" que no esté en el informe del LTAG del CAEP aprobado por el Consejo. Las acciones de la OACI en materia de reducción de emisiones deben además ser congruentes con la CMNUCC y el Acuerdo de París.

2.13 Además, el calendario para un LTAG acordado debería ser lo más flexible posible considerando las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados en desarrollo para alcanzar ese objetivo.

2.14 Por último, la esencia de un LTAG acordado debería respetarse plenamente en el marco de cualquier legislación nacional, regional o internacional, disposiciones administrativas, políticas, programas, mecanismos o cualquier otro instrumento similar, entendiéndose que ningún Estado o grupo de Estados debería establecer requisitos o incentivos relacionados con un LTAG que pudieran poner en peligro un LTAG de la OACI, o que se aplicaran a jurisdicciones distintas de su propia soberanía.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a la OACI, los Estados miembros y los asociados a estudiar la disponibilidad de asistencia financiera y transferencia de tecnología para apoyar a los Estados en desarrollo, en especial a los Estados Africanos, en el avance hacia el LTAG que se acuerde;
- b) debatir y considerar la solicitud de crear un mecanismo de fondos para todos los Estados en desarrollo, especialmente los Estados africanos, a fin de que estén preparados para alcanzar cualquier objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) que se acuerde;
- c) aceptar la petición de que la implementación de cualquier LTAG acordado no frene el crecimiento de los países en desarrollo, en particular el sector de la aviación en África;
- d) pedir al Consejo que se base en las conclusiones y recomendaciones de la HLM-LTAG, teniendo en cuenta las opiniones expuestas en los párrafos 2.12, 2.13 y 2.14 de esta nota de estudio;

- e) pedir al Consejo que proporcione un medio para facilitar el flujo de datos e información entre regiones y Estados, a fin de que éstos puedan participar en cada etapa de los objetivos, incluido el LTAG; y
- f) fomentar una participación efectiva de los Estados en el LTAG de manera voluntaria.

— FIN —