



NOTA DE ESTUDIO

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 3: Medios para monitorear el avance y pasos siguientes

EL MEDIO MÁS IDÓNEO PARA MONITOREAR EL AVANCE CONSISTE EN AJUSTAR EL LTAG AL PLAN DE ACCIÓN ESTATAL VOLUNTARIO

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

RESUMEN

En la presente nota de estudio se subraya la necesidad de ajustar cualquier objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) al plan de acción estatal voluntario, ya que sería el medio más idóneo para monitorear el avance.

Una vez que se establezca el objetivo sectorial colectivo, la contribución de cada Estado por separado al objetivo debería ser sobre una **base voluntaria**, teniendo en cuenta la selección de un conjunto de mejores medidas de reducción de CO₂ por parte de cada Estado, que puede incluirse en los planes de acción estatales voluntarios para reducir las emisiones de la aviación internacional.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (AFCAC) quisieran expresar su agradecimiento al Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) y a su

¹ Las versiones en inglés y francés fueron proporcionadas por AFCAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Central African Republic, Chad, Comoros, Congo, Cote d'Ivoire, Democratic Republic of the Congo, Djibouti, Egypt, Equatorial Guinea, Eritrea, Ethiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libya, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Mauritius, Morocco, Mozambique, Namibia, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tome and Principe, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Somalia, South Africa, South Sudan, Sudan, Swaziland, Togo, Tunisia, Uganda, United Republic of Tanzania, Zambia and Zimbabwe.

Grupo Especial para el Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG-TG) por sus incansables esfuerzos y su diligencia a la hora de abordar el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) acordado unánimemente.

1.2 El informe del LTAG no plantea una pregunta a los Estados para que elijan, sino que contiene la información técnica y científica que subrayará la decisión acerca de un LTAG colectivo. Es importante destacar que el LTAG no será un objetivo individual de cada Estado.

1.3 Sin embargo, bajo el liderazgo de la OACI, los Estados miembros se esfuerzan por alcanzar los objetivos globales ambiciosos utilizando un conjunto de medidas para abordar las emisiones de CO₂ del sector de la aviación internacional, sin atribuir obligaciones específicas a los Estados por separado.

1.4 En el caso de la aviación nacional, los Estados pueden decidir su objetivo y seleccionar las medidas a aplicar para alcanzar dicho objetivo. Cuando se trata de abordar las emisiones de la aviación internacional, se adopta un enfoque diferente, ya que cualquier objetivo se refiere a medidas que podrían aplicarse fuera del territorio nacional de los Estados. Por lo tanto, en el marco de la OACI es necesario un enfoque global colectivo.

2. ANÁLISIS

2.1 El informe del LTAG aborda las emisiones de CO₂ globales sectoriales de la aviación internacional. El análisis del LTAG se basó en un enfoque “**de abajo hacia arriba**” centrado en la reducción global de CO₂ a partir de “**tecnología**”, “**operaciones**” y “**combustibles**” como contribuciones a los posibles niveles de ambición del objetivo global. No solo proporciona una opción para la concreción del objetivo, sino que se trata de un informe técnico sobre la factibilidad de un conjunto de hipótesis, que destaca el potencial de reducciones significativas de CO₂ a través del establecimiento de medidas de reducción de CO₂ **sectoriales** de la aviación. El informe sirve de base para seguir estudiando el objetivo mismo, ya que proporciona información sobre el potencial de reducción de la gama de medidas en el sector. El informe del LTAG no aborda ninguna medida de reducción de CO₂ **extrasectoriales**, y su análisis de impacto regional fue llevado a cabo por el CAEP, aunque su alcance fue limitado debido a la disponibilidad de datos a nivel de cada Estado.

2.2 Es muy importante coincidir en que *cualquier objetivo ambicioso global sería un objetivo colectivo del sector de la aviación internacional; y no establecería obligaciones o metas para los Estados por separado*. En este contexto, la contribución de cada Estado al objetivo colectivo será voluntaria, basada en la selección de la mejor combinación de medidas de reducción de CO₂ por parte de cada Estado. Este principio de cualquier **LTAG de la OACI** acordado podría incluirse en los **planes de acción estatales** voluntarios para reducir las emisiones de la aviación internacional presentados a la OACI como la mejor opción.

2.3 La sección 6 del Informe del LTAG incluye el tema del monitoreo del avance para la concreción de cualquier objetivo que sea finalmente acordado. Sería preferible evitar la duplicación de los procesos existentes o ni imponer expectativas de notificación a los actores no estatales. Los planes de acción estatales, presentados voluntariamente por los Estados *en virtud del artículo 10 de la Resolución A40-18*, pueden ser un mecanismo para que los Estados compartan los avances hacia un objetivo. Si se acuerda un objetivo, y una vez que haya sido adoptado, la OACI podría llevar a cabo labores futuras para la elaboración de mecanismos de notificación, etc., aprovechando la experiencia en la creación de mecanismos de notificación de las emisiones de CO₂.

2.4 La experiencia de los Estados en el tratamiento del cambio climático está documentada en sus planes de acción estatales. Se espera que más Estados africanos cuenten con más planes de acción o sus actualizaciones, ya que las actividades en curso entre la AFCAC y las oficinas regionales de la OACI se llevarán a cabo, con el apoyo del **Banco Africano de Desarrollo (BAfD)**, en el marco de un proyecto que implica la prestación de asistencia técnica a 22 Estados del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) en la preparación o revisión de los planes de acción estatales de sus Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO₂ mediante la colaboración de expertos de los Estados miembros validados por la OACI. Debe tenerse en cuenta que los Estados por separado ya han identificado sus planes y los están aplicando para abordar las emisiones de la aviación internacional. La formulación de planes de acción estatales requiere que exista una estructura nacional en la que participen todas las partes interesadas pertinentes para abordar los diferentes aspectos de la labor; incluidas las medidas sectoriales (tecnología, operaciones y combustibles). En relación con el LTAG, el alcance de esta labor podría ampliarse para incluir nuevos aspectos como la cuestión de la energía limpia, las nuevas tecnologías, etc., que contribuirán a la concreción del LTAG. Además, los planes de acción estatales podrían ser los vehículos para identificar las necesidades de financiación para la transición ecológica de la aviación.

2.5 Una vez que se tome cualquier decisión acerca del LTAG, los Estados pueden reaccionar y contribuir al objetivo colectivo de forma diferente. El nivel de actividad de la aviación internacional, el ritmo, el costo y muchas otras especificidades e implicaciones pueden ser diferentes para cada Estado. Por ejemplo, algunos Estados ya han avanzado en el campo de los combustibles sostenibles; otros presentan diferentes niveles de avance. El costo, la necesidad de financiación y la necesidad de crear capacidad dependerán de las medidas que seleccione cada Estado.

3. MEDIDAS DE LA HLM-LTAG

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) analizar y reconocer la información proporcionada en la sección 2 anterior;
- c) acordar el principio de que cualquier LTAG acordado por la OACI puede incluirse en los planes de acción estatales para reducir las emisiones de la aviación internacional como el mejor medio para monitorear el avance; y
- d) recomendar que la OACI lleve a cabo en el futuro una labor para alinear el LTAG con los planes de acción estatales, aprovechando su experiencia en la creación de mecanismos de notificación de emisiones de CO₂.