



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

## Cuestión 17: Protección del medio ambiente

EVOLUCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS  
EN OTROS ORGANISMOS DE LAS NACIONES UNIDAS

(Nota presentada por Consejo de la OACI)

## RESUMEN

En esta nota se informa sobre los progresos alcanzados desde el 36º período de sesiones de la Asamblea en relación con la protección del medio ambiente y la aviación en otros organismos de las Naciones Unidas. La misma contiene información sobre la evolución de los acontecimientos derivados del proceso de la Convención Marco de las Naciones sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Organización Marítima Internacional (OMI), y el Grupo intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

La información relacionada con la cooperación de la OACI con el Grupo de gestión ambiental (EMG) de las Naciones Unidas sobre la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas figura en una nota de estudio de la Asamblea separada (A37-WP/22, *Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas*).

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

- reconocer los progresos alcanzados por la Organización en relación con el fortalecimiento de su cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, en particular en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático, de conformidad con lo solicitado en la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice I y Apéndice J;
- apoyar la continua cooperación de la Organización con otros organismos de las Naciones Unidas; y
- examinar la información contenida en esta nota de estudio para los fines de actualización de la Resolución A36-22 de la Asamblea.

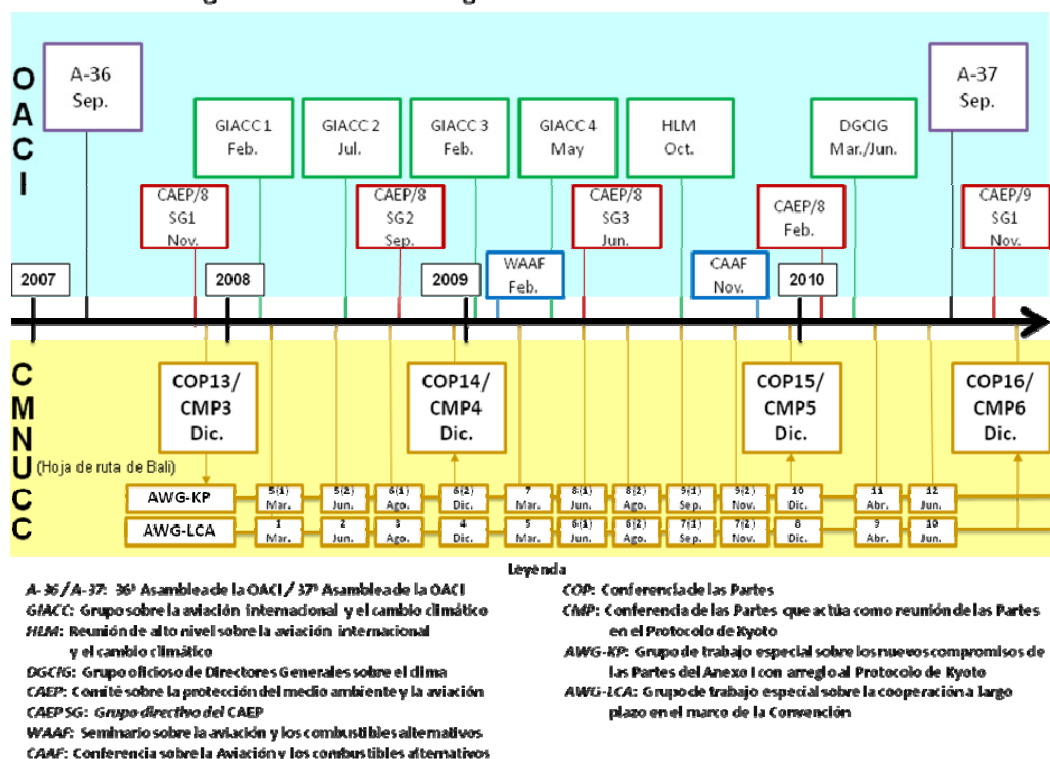
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C, <i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las decisiones derivadas de otros organismos de las Naciones Unidas podrían suponer repercusiones financieras consiguientes por lo que respecta a la OACI; en este caso, el financiamiento se efectuará mediante el Programa regular o contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/22, <i>Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas</i> A37-WP/23, <i>La aviación y los combustibles alternativos</i> A37-WP/25, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i>

## 1. EVOLUCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS EN EL PROCESO CMNUCC

### 1.1 Hoja de ruta de Bali

1.1.1 En el 13º período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio climático (COP13) celebrado en diciembre de 2007 en Bali, Indonesia, las Partes en la CMNUCC lanzaron un programa completo (comúnmente conocido como la “Hoja de ruta de Bali<sup>1</sup>”) para permitir el desarrollo de un futuro acuerdo sobre el cambio climático en la COP15 en diciembre de 2009.

Figura 1. Proceso de negociación relativo al cambio climático



1.1.2 La Figura 1 ilustra el proceso CMNUCC que comprende la COP y la CMP anuales con sus órganos subsidiarios, así como el proceso de la OACI relativo a la aviación internacional y el cambio climático desde la última Asamblea. El AWG-KP es un órgano subsidiario en el marco de la CMP que fue establecido para considerar los compromisos de las Partes del Anexo I más allá del primer período de compromisos del Protocolo de Kyoto (2008-2012). El AWG-LCA es un órgano subsidiario en el marco de la COP encargado de habilitar la implementación plena, efectiva y sostenida de la Convención mediante medidas cooperativas a largo plazo hasta 2012 y más de allá [Plan de acción de Bali (BAP)]. El BAP se concentra en cinco elementos clave: una visión compartida en relación con las medidas cooperativas a largo plazo, los esfuerzos de mitigación tanto por los países desarrollados como por los países en desarrollo, los esfuerzos relativos a la adaptación, las necesidades de inversión y financieras; y el desarrollo, la aplicación, la difusión y la transferencia de tecnología.

<sup>1</sup> Esto comprende el Plan de acción de Bali (elaborado para ocuparse del cambio climático en el marco de la Convención) y la continuación del proceso de negociación relativo a mayores compromisos de las Partes del Anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto.

## 1.2 **Deliberaciones relativas al “combustible del transporte aéreo y marítimo internacional”, anteriores a Copenhague**

1.2.1 La expresión “combustible del transporte aéreo y marítimo internacional” se refiere a los combustibles empleados por el sector de la aviación internacional y el sector marítimo internacional. La cuestión relativa al modo de abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) provenientes de los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional ha figurado en el orden del día del proceso de negociación CMNUCC, en el marco tanto del AWG-KP como del AWG-LCA.

1.2.2 Durante las negociaciones, las Partes debatieron el modo de reconciliar el principio de no discriminación en el marco del Convenio de Chicago, con los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas (CBDR) en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto. En relación con las metas de reducción de emisiones para estos sectores, algunas de las Partes favorecían un proceso de negociación en el marco de la CMNUCC, mientras otras apoyaban la coordinación de todos los aspectos de la labor relativa a los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional por la OACI y la OMI. Una cuestión conexas se refiere a cuáles de las Partes (todas o solamente las Partes del Anexo I) deberían comprometerse a cumplir las metas.

1.2.3 En relación con los medios de implementación, se habían llevado a cabo negociaciones en torno a lo siguiente: el posible empleo de enfoques cooperativos sectoriales y medidas sectoriales específicas para el sector de la aviación internacional; y la posible elaboración de instrumentos para financiar las actividades de mitigación y adaptación recurriendo a fondos obtenidos mediante políticas fiscales (p. ej., gravámenes) para la aviación internacional.

## 1.3 **Conferencia sobre el Cambio climático de Copenhague**

1.3.1 La COP15 se celebró junto con la CMP5 y sus órganos subsidiarios, en diciembre de 2009, en Copenhague, Dinamarca. La mayoría de las deliberaciones se concentraron en mayores compromisos por lo que respecta a los países desarrollados y en la función de los países en desarrollo en el futuro acuerdo sobre el cambio climático, así como en la financiación de las actividades de adaptación, con limitadas deliberaciones sobre medidas de mitigación.

1.3.2 Las cuestiones relacionadas con la transparencia y la necesidad de asegurar un proceso democrático surgieron particularmente durante la segunda semana de la Conferencia. La mayoría de las Partes instaron a que sólo los textos elaborados en el AWG-KP y el AWG-LCA deberían constituir la base para las deliberaciones ulteriores, mientras que otras de las Partes consideraron que podrían lograrse progresos en grupos de redacción más pequeños a nivel político. Las negociaciones oficiosas de alto nivel durante la última etapa dieron por resultado el acuerdo político titulado el “Acuerdo de Copenhague” (véase la Decisión 2/CP.15: Apéndice A de la presente nota de estudio), y la reunión plenaria de clausura de la Conferencia convino en “tomar nota” del Acuerdo.

1.3.3 La OACI proporcionó declaraciones a la Conferencia sobre los logros alcanzados mediante la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (véase A37-WP/25) y la Conferencia sobre la Aviación y los combustibles alternativos (véase A37-WP/23).

1.3.4 En el marco del AWG-LCA8, se estableció un grupo oficioso para facilitar la labor de redacción relativa a las “decisiones de la COP15” sobre el combustible del transporte aéreo y marítimo internacional. La mayoría de las Partes manifestó su apoyo por medidas mundiales en el marco de la OACI y la OMI. Si bien algunas de las Partes pidieron la inclusión de un texto claro sobre las CBDR, otras de las Partes pidieron la inclusión de metas específicas de reducción de emisiones para dichos sectores.

1.3.5 Debido a la compleja situación relativa al proceso general de adelantar las negociaciones, en la etapa final de la conferencia no se convocó la reunión de ningún grupo oficioso sobre los combustibles utilizados por el transporte aéreo y marítimo internacional. Las Partes pidieron que el AWG-WP y el AWG-LCA continuaran su labor, para los fines de su examen por la COP16 y la CMP6 en diciembre de 2010, en México. El proyecto de texto preparado por el grupo oficioso sobre los combustibles utilizados por el transporte aéreo y marítimo internacional fue reproducido por la secretaria de la CMNUCC (véase FCCC/CP/2010/2: Apéndice B de la presente nota de estudio) a modo de ayuda para la labor del AWG-LCA relativa a la COP16. En las Conversaciones sobre el cambio climático, de abril y junio de 2010, no se lograron avances importantes en cuanto a los combustibles utilizados por el transporte aéreo y marítimo internacional; se han previsto dos sesiones adicionales en 2010, antes de la COP16 y CMP6.

1.3.6 Como parte del trabajo en curso en el sistema de las Naciones Unidas, con respecto al cambio climático, el Secretario General de las Naciones Unidas estableció un Grupo asesor de alto nivel sobre financiamiento del cambio climático (AGF) para responder al Acuerdo de Copenhague mediante el estudio de la contribución de las posibles fuentes de ingresos “comprendidas las fuentes de financiamiento alternativas”, para lograr la meta de movilizar USD 100 mil millones al año para 2020, con el propósito de contribuir en la adopción de una decisión apropiada en la COP16. Cabría notar que el AGF está considerando opciones relacionadas con instrumentos fiscales que podrían aplicarse a la aviación internacional.

## **2. ACONTECIMIENTOS EN LA OMI**

2.1 La Organización Marítima Internacional (OMI), mediante su Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), también ha estado ocupándose de su estrategia completa de mitigación, que consiste en medidas técnicas, operacionales y basadas a criterios de mercado para ocuparse de las emisiones GEI procedentes del sector del transporte marítimo internacional.

2.2 El CPMM 59, en julio de 2009, finalizó un paquete de medidas técnicas y operacionales para reducir las emisiones GEI procedentes del sector del transporte marítimo internacional, el cual comprende lo siguiente: orientaciones provisionales sobre el método de cálculo y la verificación voluntaria del Índice de eficiencia energética de proyecto, por lo que respecta a buques nuevos, y orientación sobre la elaboración de un Plan de gestión de la eficiencia energética de los buques, así como orientaciones para el uso voluntario del Indicador operacional de eficiencia energética, por lo que respecta a buques nuevos y existentes. Estas medidas se llevan a práctica en la actualidad sobre una base voluntaria.

2.3 El CPMM 59 reconoció que las medidas técnicas y operacionales no serían suficientes para reducir de manera satisfactoria la cantidad de emisiones GEI procedentes del sector del transporte marítimo internacional y que era preciso contar con una medida basada en criterios de mercado que formara parte de un paquete completo de medidas de mitigación. Se sostuvieron deliberaciones detenidas sobre las medidas basadas en criterios de mercado, y el Comité convino en un plan de trabajo que culminaría en 2011.

2.4 En marzo de 2010 el CPMM 60 llegó a la conclusión de que, por lo que respecta a las medidas técnicas y operacionales, era preciso realizar más labor antes de poder finalizar la consideración de la aplicación de las mismas con carácter obligatorio. También convino en establecer un Grupo de expertos para llevar a cabo un estudio de factibilidad y de evaluación del impacto de las medidas basadas en criterios de mercado propuestas, por lo que respecta al sector del transporte marítimo internacional, para su consideración por el CPMM 61 en septiembre de 2010. Las medidas basadas en criterios de mercado propuestas que está considerando el Grupo de expertos incluyen: un fondo internacional para las

emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, un sistema de comercio de derechos de emisión y un sistema de comercio de créditos vinculados a normas de eficiencia energética.

### 3. ACONTECIMIENTOS EN EL IPCC

3.1 El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) inició la preparación del Quinto Informe de Evaluación (AR5), cuya finalización está prevista para 2014.

3.2 La OACI participó en el proceso IPCC a fin de asegurar que el AR5 abarcara las cuestiones relacionadas con la aviación y el cambio climático. La OACI solicitó especialmente que el AR5 investigue aún más los efectos de las emisiones de la aviación que no son CO<sub>2</sub>, actualice las tendencias relativas a las emisiones GEI procedentes de la aviación, incluya la labor más reciente de la OACI sobre medidas de mitigación, y se ocupe del análisis del ciclo de vida de los beneficios ambientales relativos al uso de combustibles alternativos para la aviación, teniendo en cuenta cuestiones intersectoriales.

### 4. CONCLUSIÓN

4.1 Desde la última Asamblea, ha continuado el enlace con otros organismos de las Naciones Unidas, a los efectos de obtener una mejor comprensión científica de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, así como de investigar la cooperación y la sinergia en materia de formulación de políticas para limitar o reducir las emisiones de la aviación. Estos acontecimientos se reflejan en una nota de estudio de la Asamblea separada (véase A37-WP/25).

4.2 El hecho de que en la COP15 no se haya adoptado ninguna decisión específica acerca del modo de ocuparse de las emisiones procedentes de la aviación internacional, ofrece a la OACI la oportunidad de continuar los progresos relacionados con las recomendaciones de su Reunión de alto nivel y su Conferencia sobre la Aviación y los combustibles alternativos, lo cual le permitirá aportar una contribución significativa en torno al proceso de negociación relacionado con un futuro acuerdo sobre el cambio climático.

-----

## APÉNDICE A

### DECISIÓN 2/CP.15 ACUERDO DE COPENHAGUE (Extracto de FCCC/CP/2009/11/Add.1 de fecha 30 de marzo de 2010)

...

*La Conferencia de las Partes,*

*Toma nota del Acuerdo de Copenhague de 18 de diciembre de 2009.*

#### Acuerdo de Copenhague

**Los Jefes de Estado, Jefes de Gobierno, Ministros y otros jefes de las siguientes delegaciones presentes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2009, en Copenhague:** Albania, Alemania, Argelia, Armenia, Australia, Austria, Bahamas, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Bhután, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Bulgaria, Burkina Faso, Camboya, Canadá, Chile, China, Chipre, Colombia, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, Djibouti, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Etiopía, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Fiji, Finlandia, Francia, Gabón, Georgia, Ghana, Grecia, Guatemala, Guinea, Guyana, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Islas Marshall, Israel, Italia, Japón, Jordania, Kazajstán, Kiribati, Lesotho, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malawi, Maldivas, Malí, Malta, Marruecos, Mauritania, México, Mónaco, Mongolia, Montenegro, Namibia, Nepal, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Palau, Panamá, Papua Nueva Guinea, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República de Moldova, República Democrática del Congo, República Democrática Popular Lao, República Unida de Tanzania, Rumania, Rwanda, Samoa, San Marino, Senegal, Serbia, Sierra Leona, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Swazilandia, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Unión Europea, Uruguay y Zambia,

*Deseosos de alcanzar* el objetivo último de la Convención, enunciado en su Artículo 2,

*Guiándonos por* los principios y disposiciones de la Convención,

*Tomando nota de* los resultados de la labor llevada a cabo por los dos Grupos de Trabajo Especiales,

*Suscribiendo* la decisión 1/CP.15, relativa al Grupo de Trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención, y la decisión 1/CMP.5, por la que se pide al Grupo de Trabajo Especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto que prosiga su labor,

*Hemos convenido* en el presente Acuerdo de Copenhague, que tendrá efecto inmediato.

---

<sup>2</sup> Las traducciones al árabe, chino, español, francés y ruso fueron proporcionadas por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

1. Subrayamos que el cambio climático es uno de los mayores desafíos de nuestros tiempos. Destacamos nuestra firme voluntad política de combatirlo con urgencia, respetando el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas. Para alcanzar el objetivo último de la Convención de estabilizar la concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera en un nivel que evite una interferencia antropógena peligrosa en el sistema climático, y teniendo en cuenta la opinión científica de que el aumento de la temperatura mundial debería permanecer por debajo de 2 °C, sobre la base de la equidad y en el contexto del desarrollo sostenible, intensificaremos nuestra cooperación a largo plazo para luchar contra el cambio climático. Somos conscientes de las graves consecuencias del cambio climático y de las posibles repercusiones de las medidas de respuesta en los países particularmente vulnerables a sus efectos adversos, y destacamos la necesidad de establecer un programa de adaptación global que comprenda apoyo internacional;

2. Convenimos en que se requieren fuertes reducciones de las emisiones mundiales, a la luz de la ciencia y de la información recogida en el Cuarto Informe de Evaluación del IPCC, con miras a lograr una disminución de dichas emisiones que permita mantener el aumento de la temperatura mundial por debajo de 2°C, y nos proponemos tomar medidas para cumplir este objetivo de conformidad con la ciencia y sobre la base de la equidad. Deberíamos cooperar para lograr que las emisiones mundiales y nacionales alcancen su punto máximo lo antes posible, reconociendo que el plazo para ello será más largo en el caso de los países en desarrollo, y teniendo presente que el desarrollo económico y social y la erradicación de la pobreza son las prioridades primeras y esenciales de esos países y que para lograr el desarrollo sostenible es indispensable una estrategia de desarrollo con bajas emisiones;

3. La adaptación a los efectos adversos del cambio climático y a las posibles repercusiones de las medidas de respuesta es un desafío que incumbe a todos los países. Urge intensificar la labor relativa a la adaptación y la cooperación internacional en esta esfera para asegurar la aplicación de la Convención, facilitando y apoyando la ejecución de medidas de adaptación encaminadas a reducir la vulnerabilidad y a aumentar la resiliencia de los países en desarrollo, en especial los que son particularmente vulnerables, y sobre todo los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países de África. Convenimos en que los países desarrollados aportarán tecnología, asistencia para el fomento de la capacidad y recursos financieros adecuados, previsibles y sostenibles para apoyar la aplicación de medidas de adaptación en los países en desarrollo;

4. Las Partes del Anexo I se comprometen a aplicar, individual o colectivamente, las metas cuantificadas de reducción de las emisiones relativas al conjunto de la economía para 2020 que presentarán a la secretaría usando el formulario que figura en el apéndice I, a más tardar el 31 de enero de 2010, para su recopilación en un documento de la serie INF. Las Partes del anexo I que son Partes en el Protocolo de Kyoto reforzarán así las reducciones de las emisiones que se iniciaron en virtud de dicho Protocolo. El cumplimiento de los compromisos de reducción y financiación por los países desarrollados se medirá, notificará y verificará de conformidad con las directrices ya existentes y con las que apruebe la Conferencia de las Partes, y con ello se asegurará que la contabilización de esas metas y esa financiación sea rigurosa, robusta y transparente;

5. Las Partes no incluidas en el Anexo I de la Convención aplicarán medidas de mitigación, entre ellas las que presenten a la secretaría usando el formulario que figura en el Apéndice II, a más tardar el 31 de enero de 2010, para su recopilación en un documento de la serie INF, de conformidad con los párrafos 1 y 7 del Artículo 4 y en el contexto del desarrollo sostenible. Los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán adoptar medidas con carácter voluntario y sobre la base del apoyo que reciban. Las medidas de mitigación que las Partes no incluidas en el Anexo I prevean y adopten posteriormente, así como los informes del inventario nacional, deberán transmitirse a través de las comunicaciones nacionales, de conformidad con el párrafo 1 b) del Artículo 12, cada dos años y con

arreglo a las directrices que apruebe la Conferencia de las Partes. Las medidas de mitigación que se indiquen en las comunicaciones nacionales o que se notifiquen de otro modo a la secretaría se añadirán a la lista del Apéndice II. Las medidas de mitigación que adopten las Partes no incluidas en el Anexo I serán objeto de medición, notificación y verificación a nivel nacional, y los resultados se consignarán en las comunicaciones nacionales cada dos años. Esas Partes presentarán información sobre la aplicación de sus medidas a través de las comunicaciones nacionales, y se dispondrán consultas y análisis internacionales con arreglo a directrices claramente definidas que garanticen el respeto de la soberanía nacional. Las medidas de mitigación apropiadas para cada país respecto de las cuales se solicite apoyo internacional se inscribirán en un registro, junto con el correspondiente apoyo en forma de tecnología, financiación y fomento de la capacidad. Las medidas que reciban apoyo se añadirán a la lista del Apéndice II. Esas medidas de mitigación beneficiarias de apoyo serán objeto de medición, notificación y verificación a nivel internacional de conformidad con las directrices que apruebe la Conferencia de las Partes;

6. Somos conscientes de la importancia fundamental de reducir las emisiones debidas a la deforestación y la degradación forestal y de la necesidad de aumentar la absorción de gases de efecto invernadero por los bosques, y convenimos en la necesidad de ofrecer incentivos positivos para esas actividades mediante el establecimiento inmediato de un mecanismo que incluya actividades de REDD-plus con el fin de hacer posible la movilización de recursos financieros de los países desarrollados;

7. Decidimos adoptar diversos enfoques, incluidas las oportunidades de utilizar los mercados, para mejorar la eficacia en función de los costos de las medidas de mitigación y promover esas medidas. Los países en desarrollo, en particular los que tengan economías con bajas emisiones, deberían recibir incentivos para mantener una trayectoria de desarrollo con bajas emisiones;

8. Los países en desarrollo recibirán una financiación mayor, nueva y adicional, previsible y adecuada y un mejor acceso a ella, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, para facilitar y apoyar la intensificación de la labor relativa a la mitigación, con inclusión de fondos sustanciales destinados a reducir las emisiones debidas a la deforestación y la degradación forestal (actividades de REDD-plus), y a la adaptación, el desarrollo y la transferencia de tecnología y el fomento de la capacidad, con el fin de reforzar la aplicación de la Convención. Los países desarrollados se comprometen colectivamente a suministrar recursos nuevos y adicionales, que incluyan la silvicultura y las inversiones por conducto de instituciones internacionales, por un valor de aproximadamente 30 000 millones de dólares de los EE.UU. para el período de 2010-2012, con una distribución equilibrada entre la adaptación y la mitigación. Se dará prioridad a la financiación para la adaptación destinada a los países en desarrollo más vulnerables, como los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países de África. En el contexto de una labor significativa de mitigación y de una aplicación transparente, los países desarrollados se comprometen al objetivo de movilizar conjuntamente 100.000 millones de dólares de los EE.UU. anuales para el año 2020 con el fin de atender a las necesidades de los países en desarrollo. Esta financiación procederá de una gran variedad de fuentes, públicas y privadas, bilaterales y multilaterales, incluidas las fuentes alternativas de financiación. Se suministrarán nuevos recursos multilaterales para la adaptación mediante mecanismos de financiación eficaces y eficientes, con una estructura de gobernanza que permita una representación igualitaria de países desarrollados y en desarrollo. Una parte considerable de estos recursos debería proporcionarse por conducto del Fondo Verde de Copenhague para el Clima;

9. Con este fin se establecerá un Grupo de Alto Nivel, que estará sujeto a la orientación de la Conferencia de las Partes y responderá ante ella, para estudiar la contribución de las posibles fuentes de ingresos, incluidas las fuentes alternativas de financiación, al cumplimiento de este objetivo;



10. Decidimos que se establecerá el Fondo Verde de Copenhague para el Clima como una de las entidades encargadas del funcionamiento del mecanismo financiero de la Convención, al objeto de apoyar proyectos, programas, políticas y otras actividades de los países en desarrollo relacionadas con la mitigación, incluidas las actividades de REDD-plus, y la adaptación, el fomento de la capacidad y el desarrollo y la transferencia de tecnología;

11. A fin de intensificar la labor de desarrollo y transferencia de tecnología, decidimos establecer un Mecanismo Tecnológico para acelerar el desarrollo y la transferencia de tecnología en apoyo de la labor de adaptación y mitigación, que estará dirigida por los países y será acorde a las circunstancias y las prioridades nacionales;

12. Pedimos que para 2015 se lleve a cabo un examen de la aplicación del presente Acuerdo, a la luz, entre otras cosas, del objetivo último de la Convención. En el marco de dicho examen se consideraría la posibilidad de reforzar el objetivo a largo plazo en referencia a diversos elementos planteados por la ciencia, particularmente en relación con el aumento de la temperatura en 1,5°C.

-----

## APÉNDICE B

**Trabajos realizados por la Conferencia de las Partes en su 15º período de sesiones  
sobre la base del informe del Grupo de Trabajo Especial  
sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención  
(Extracto de FCCC/CP/2010/2 de fecha 11 de febrero de 2010)**

...

### Anexo I

**Resultados de la labor del Grupo de Trabajo Especial  
sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención**

...

**C. Enfoques de política y medidas para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional (párrafo 32 revisado del texto que figura en el anexo I A del documento FCCC/AWGLCA/2009/17)**

Este texto fue elaborado por los cofacilitadores de las consultas oficiosas celebradas en relación con la labor del Grupo de Trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención, y se distribuyó a las Partes en una reunión del grupo de contacto sobre la cooperación a largo plazo el 17 de diciembre de 2009.
---

*[Conviene en que*

32. La limitación y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional debería llevarse a cabo trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, respectivamente, [teniendo en cuenta los principios y las disposiciones de la Convención,] [en una escala acorde al objetivo a largo plazo definido en la visión común que se expone en el artículo XX] [, teniendo en cuenta el Apéndice XX];

*Acuerda*

Invitar a esas organizaciones a que informen a la Conferencia de las Partes en su 17º período de sesiones y a sus órganos subsidiarios, según proceda, y a intervalos periódicos en lo sucesivo, sobre las actividades, los enfoques de política y las medidas pertinentes que hayan establecido o que estén elaborando, así como sobre las estimaciones de las emisiones y los logros alcanzados a ese respecto.]

Propuesta para el apéndice mencionado en el párrafo 32 supra

*[La Conferencia de las Partes*

1. Alienta a la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional a que prosigan sus actividades de elaboración de enfoques de política y medidas técnicas y operacionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero, y concretamente, a que:

<sup>3</sup> Las traducciones al árabe, chino, español, francés y ruso fueron proporcionadas por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

- a) establezcan [objetivos mundiales] suficientemente ambiciosos a mediano y largo plazo para la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional, que deberán lograrse mediante la aplicación de sus medidas y enfoques de política, [en un nivel inferior, respectivamente, en un 10% y un 20% a los del año 2005 para 2020;]
- b) Tomen plenamente en consideración todos los principios y las disposiciones pertinentes de la Convención, en particular el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas y la promoción de un sistema económico internacional abierto y propicio, así como las condiciones económicas, geográficas y sociales especiales de los países en desarrollo, reconociendo que tales enfoques de política y medidas técnicas y operacionales deberían adoptarse con el consentimiento mutuo de todas las Partes interesadas y no deberían constituir una discriminación arbitraria o injustificable o una restricción encubierta al comercio internacional;
- c) Velen por que esos enfoques de política y medidas no den lugar a distorsiones competitivas ni a fugas de carbono;
- d) Aseguren que los ingresos procedentes de la aplicación de esos enfoques de política y medidas se destinen a apoyar las medidas de adaptación al cambio climático y de mitigación de éste en los países en desarrollo;
- e) Promuevan la cooperación en la investigación, el desarrollo, la aplicaciónE y la difusión, incluida la transferencia de tecnologías, prácticas, procesos y metodologías en la esfera del transporte aéreo y marítimo internacional.]

...