



A38-WP/378
EX/127
1/10/13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17

(Sección sobre el Cambio climático)

El texto adjunto sobre la cuestión 17 (Sección sobre el Cambio climático) se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

...

17.3 CAMBIO CLIMÁTICO**Combustibles alternativos sostenibles para la aviación**

17.3.1 El Consejo presentó la nota WP/28 relativa a las actividades que la OACI ha llevado a cabo para promover y facilitar el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, comprendidas también las relativas al intercambio de información, entre los Estados y otras partes interesadas, sobre mejores prácticas, principalmente por medio del Seminario de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos sostenibles celebrado en octubre de 2011 y la actualización del sitio web del Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI, así como mediante la promoción de esfuerzos mundiales que incluyen el lanzamiento, con motivo de la Cumbre Río+20 de junio de 2012, de la iniciativa “En ruta hacia un futuro sostenible”.

17.3.2 En junio de 2012, se creó el Grupo de expertos sobre aviación y combustibles alternativos sostenibles para que preparara recomendaciones sobre este tema. Asimismo, de acuerdo con lo expuesto en la nota WP/26, durante la labor del CAEP relativa a la evaluación de las tendencias en materia de CO₂ se trató la dificultad de cuantificar los futuros niveles de producción de los combustibles alternativos para la aviación y de dar cuenta de los cambios en las emisiones netas de CO₂ con base en el ciclo de vida. Estas actividades permitieron identificar las dificultades y los pasos siguientes, así como la necesidad de abordar la cuestión de las barreras económicas iniciales para el despliegue, a escala comercial, de los combustibles alternativos para la aviación y de garantizar la sostenibilidad de dichos combustibles, así como la necesidad de mejorar la manera de reflejar, en la evaluación de la OACI de las tendencias ambientales, la futura producción y los cambios en las emisiones de ciclo de vida.

17.3.3 En la nota WP/164, Indonesia proporcionó información sobre sus “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” en lo que respecta a los combustibles alternativos para las operaciones de las aeronaves, como parte de su plan estatal de acción sobre cambio climático. Se invitó a la Asamblea a tener en cuenta la iniciativa sobre la formulación de políticas y medidas de implantación recomendadas en lo que respecta a la reducción de emisiones de GEI.

17.3.4 En la nota WP/108, los Estados Unidos comunicaron sus esfuerzos para hacer avanzar en materia de investigación, desarrollo, demostración y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para reactores, así como los relativos al apoyo para la certificación de combustibles, los análisis ambientales y de costos y el desarrollo de la capacidad de producción, y reconocieron las dificultades que hay que vencer para utilizar dichos combustibles. En la nota se reafirmó la importancia que tienen los combustibles alternativos para reactores en el logro de las metas ambientales de la aviación internacional, si bien hay que tener en cuenta las dificultades al hacer la proyección de su posible contribución en el corto plazo. También, se invitó a la Asamblea a reafirmar la función que desempeña la OACI en apoyar los esfuerzos de los Estados miembros y a facilitar el intercambio de información y mejores prácticas entre los Estados en los campos de investigación, desarrollo, demostración y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para reactores.

17.3.5 En la nota WP/83, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC), comunicaron sus iniciativas, las cuales están teniendo lugar en Europa en materia de combustibles alternativos

sostenibles para la aviación, y apoyaron la función permanente de la OACI, en particular, en cuanto a la recopilación de información, la promoción de la aplicación de criterios de sostenibilidad sólidos, la facilitación de la convergencia de políticas sobre mecanismos que permitan garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos y tener en cuenta los beneficios en términos de las emisiones de GEI de ciclo de vida, y en cuanto a la participación en foros internacionales sobre combustibles alternativos.

17.3.6 El Comité puso de relieve el progreso logrado desde la celebración de la última Asamblea, y apoyó la labor futura de la OACI y sus Estados miembros tendente a vencer las dificultades que se presentan en el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, así como el trabajo relativo a los criterios de sostenibilidad y la proyección de la producción futura y los beneficios ambientales del ciclo de vida de dichos combustibles.

Planes de acción de los Estados

17.3.7 El Consejo presentó la nota WP/30 sobre los acontecimientos que han tenido lugar en la OACI desde la celebración de la última Asamblea, en relación con los planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO₂. Para asistir a los Estados a fin de que preparen y presenten en forma voluntaria a la OACI sus planes de acción antes de junio de 2012, de acuerdo con lo establecido en la Resolución A37-19 de la Asamblea, la OACI elaboró para un período de dos años un documento de orientación, una plantilla de plan de acción y una interfaz de web, y también impartió ocho talleres prácticos de instrucción. Para mediados de agosto de 2013, 63 Estados miembros, que representan alrededor del 80% del tráfico aéreo internacional mundial, prepararon y presentaron a la OACI planes de acción. Se esperaba que la presentación de planes de acción adicionales para finales de 2013 elevaría a más del 90% la cobertura total del tráfico aéreo internacional global.

17.3.8 Con base en estas iniciativas y luego de examinar la información contenida en los planes de acción presentados a la OACI, se identificaron las áreas que hay que mejorar y los próximos pasos que deben darse para mejorar la calidad de dichos planes, ayudar a armonizar los datos contenidos en los mismos y aumentar el número de planes de acción preparados y actualizados.

17.3.9 En la nota WP/305, Brasil reconoció la importancia de presentar planes de acción voluntarios como un valioso medio para comunicar las iniciativas en curso y los futuros planes de cada uno de los Estados miembros para enfrentar los impactos ambientales de la aviación internacional. Brasil apoyó las iniciativas de la Organización, destacó la naturaleza voluntaria de los planes de acción de los Estados y recomendó que los planes de acción presentados estuvieran disponibles para el público a fin de promover la transparencia y eficacia de las iniciativas.

17.3.10 En la nota WP/165, Indonesia proporcionó información sobre sus “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” en lo que respecta a la energía renovable para las operaciones aeroportuarias, como parte de su plan estatal de acción sobre cambio climático. Se invitó a la Asamblea a tener en cuenta la iniciativa sobre la formulación de políticas y medidas de implantación recomendadas en lo que respecta a la reducción de emisiones de GEI.

17.3.11 En la nota WP/234, los Estados Unidos apoyaron decididamente las iniciativas de la Organización y reconocieron que los planes de acción de los Estados constituían una herramienta eficaz para destacar los esfuerzos en curso y los futuros planes de cada uno de los Estados miembros para enfrentar los impactos ambientales de la aviación y avanzar para lograr las metas de la OACI. En la nota se recomendaba mejorar los planes de acción, lo que comprendía presentar y actualizar los planes cada tres años a partir de junio de 2012 y, con el fin de que sean más eficaces, proporcionar al público los planes de acción.

17.3.12 En la nota WP/83, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC), pusieron énfasis en la necesidad de mejorar la presentación de informes por parte de los Estados sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, de manera que se pueda dar un mejor seguimiento al progreso logrado en alcanzar las metas mundiales. En la nota también se alentaban las asociaciones entre los Estados para desarrollar planes de acción, incluso movilizando apoyo financiero y técnico para los Estados que desean desarrollar planes de acción.

17.3.13 En la nota WP/317, 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) reconocieron la importancia de los planes de acción voluntarios de los Estados para lograr los objetivos ambientales de la OACI y promover una aviación sostenible. Por lo tanto, la región de Latinoamérica estaba muy empeñada en promover el desarrollo de planes de acción, y se tomó nota de que seis Estados de Centroamérica prepararon y presentaron un plan de acción conjunto (véase la nota WP/279).

17.3.14 El presidente tomó nota de cinco documentos (WP/131, 268, 279, 328 y 346) presentados a título informativo.

17.3.15 El Comité reconoció los resultados positivos de las iniciativas y el progreso logrado por la Organización en lo que respecta a la preparación y presentación de los planes de acción de los Estados, y apoyó la labor permanente de la Organización en brindar asistencia ulterior a los Estados en la preparación y actualización de los planes de acción, así como la implantación de las medidas contenidas en los mismos.

17.3.16 El Comité destacó la importancia de reafirmar la naturaleza voluntaria de los planes de acción de los Estados. Alentó a los Estados miembros a que presenten en forma voluntaria datos más completos y sólidos en sus planes de acción para facilitar a la OACI la compilación de datos de las emisiones mundiales, así como para que pongan a disposición del público sus planes de acción. También, alentó las asociaciones entre los Estados y otras organizaciones a apoyar la preparación de planes de acción y puso énfasis en la necesidad de que la Secretaría ofrezca más orientación y otra asistencia técnica.

Asistencia a los Estados

17.3.17 El Consejo presentó la nota WP/31 sobre las novedades en la OACI después de la celebración de la última Asamblea en lo que respecta a la prestación de asistencia a los Estados miembros para facilitar el acceso a la transferencia de tecnología, la creación de capacidades y los recursos financieros, y para preparar planes de acción de los Estados.

17.3.18 El alto nivel de interés, cooperación y compromiso de los Estados miembros y otras partes interesadas durante la iniciativa de los planes de acción y el progreso sustancial logrado en un período muy breve, se debió, en gran parte, al poderoso programa de creación de capacidades, que cubrió desde el suministro de textos de orientación y herramientas prácticas, como el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), hasta talleres prácticos de instrucción y más de 200 teleconferencias con coordinadores nacionales individuales. Otras actividades de difusión, comprendido el Simposio sobre la aviación y el cambio climático de la OACI celebrado en mayo de 2013, así como varias publicaciones, han mejorado la creación de capacidades de los Estados y la transferencia de tecnología a los mismos.

17.3.19 En el seminario de la OACI “Asistencia para la acción – Aviación y cambio climático”, celebrado en octubre de 2012, se identificaron oportunidades para proporcionar la asistencia necesaria a fin de implantar las medidas identificadas en los planes de acción de los Estados. Se puso énfasis en que la OACI ha venido creando asociaciones con otras organizaciones internacionales con la intención de establecer procesos que puedan facilitar el financiamiento a Estados miembros que requieren esa asistencia. La OACI se asoció con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y con la Unión Europea (UE).

17.3.20 En la nota WP/176, el Reino de Arabia Saudita expresó su punto de vista en torno a la aviación y el cambio climático. En lo que respecta a la asistencia a los Estados, en la nota se invitaba a la Asamblea a instar a que se estudie la identificación y elaboración de mecanismos para facilitar la provisión de asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo y facilitar su acceso a recursos financieros, tecnológicos y de creación de capacidad, tanto actuales como futuros, así como medidas de mitigación del impacto ambiental. También, se instaba a la Asamblea a estudiar ideas innovadoras respecto a fuentes de financiamiento para cubrir el costo de las medidas de adaptación y la transferencia de tecnología sin recurrir a la imposición de tasas o impuestos al consumo de combustible de aviación.

17.3.21 El presidente tomó nota de cinco documentos (WP/166 y 270) presentados a título informativo.

17.3.22 El Comité tomó nota de las novedades que han tenido lugar en la OACI en lo que respecta al suministro de asistencia a los Estados en el campo de la aviación y el cambio climático, así como de las asociaciones recientes establecidas con el FMAM y la UE, a fin de facilitar el financiamiento para los planes de acción de los Estados. También, apoyó la labor continua de la Organización en la prestación de asistencia a los Estados para la preparación e implantación de planes de acción y la facilitación permanente del acceso de los países en desarrollo a recursos financieros actuales y nuevos, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

Cooperación con otros órganos de las Naciones Unidas (ONU) y organizaciones internacionales

17.3.23 El Consejo presentó la nota WP/32 sobre los acontecimientos que han tenido lugar desde la última Asamblea en relación con el trabajo ambiental que la OACI ha realizado en cooperación con otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales. La información proporcionada en dicha nota incluyó los acontecimientos dimanantes de: el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC); la Organización Marítima Internacional (OMI); la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (UNCSD), también conocida como Cumbre Rio+20; el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC); el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD); y la Organización Mundial del Turismo (OMT).

17.3.24 En lo que respecta a la movilización de ingresos para el financiamiento climático y el uso de la aviación como posible fuente de dichos ingresos para otros sectores que se está analizando en el marco del proceso de la CMNUCC, en la parte de la decisión de la Asamblea de la nota WP/32 se propuso el texto mediante el cual se transmite la preocupación de que la aviación internacional no debería identificarse de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos; y en la nota WP/34 se proponía un proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático.

17.3.25 El Comité estuvo de acuerdo con las decisiones propuestas en la WP/32 y recomendó a la Asamblea que:

- a) apoye la cooperación continua de la OACI con otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, en particular en el campo de la aviación internacional y el cambio climático;
- b) pida a los Estados miembros que expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos; y
- c) pida a los Estados miembros que se comuniquen y coordinen con sus delegaciones de las Partes en el proceso de la CMNUCC en lo que respecta a las novedades sobre la aviación internacional y el cambio climático que tengan lugar en el marco de la OACI.

17.3.26 El Consejo presentó la nota WP/33 sobre el progreso logrado por la OACI en proporcionar apoyo a otros organismos de las Naciones Unidas en el marco de la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas. La Calculadora de emisiones de carbono de la OACI siguió sirviendo como el instrumento oficial de las Naciones Unidas para calcular el componente de viajes aéreos de los inventarios de emisiones de los órganos de las Naciones Unidas, y se proporcionó información actualizada y asistencia técnica para la Calculadora. Asimismo, la OACI desarrolló la Calculadora de reuniones ecológicas que genera una ubicación óptima para celebrar una reunión en función de las emisiones de CO₂ provenientes de los viajes aéreos de quienes participarán en la reunión. El inventario de la OACI de emisiones de carbono se actualiza anualmente y el grupo especial de la Secretaría ha realizado un trabajo sustancial para desarrollar el plan de reducción de emisiones de la Organización.

17.3.27 El Comité pidió al Consejo que siguiera cooperando con la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y manteniendo su liderazgo, desarrollando métodos y actualizando herramientas para cuantificar las emisiones de GEI de la aviación. También, pidió al Consejo que siguiera desarrollando e implantando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y mejorar la sostenibilidad de las prácticas de gestión en el seno de la Organización.

Medidas basadas en el mercado (MBM)

17.3.28 El Consejo presentó la nota WP/29 sobre la labor de la Organización relativa a las medidas basadas en el mercado (MBM), en respuesta a lo que la última Asamblea solicitó al Consejo: que desarrollara un marco de MBM; examinara el umbral *de minimis* para las MBM; explorara la viabilidad de un plan mundial de MBM; recopilara información sobre el volumen de compensaciones de carbono; y estudiara el mecanismo de desarrollo limpio del Protocolo de Kyoto para su aplicación a la aviación internacional.

17.3.29 En la nota WP/29 se informaba que, en cuanto a la viabilidad de un plan mundial de MBM, se examinaron posibles opciones para dicho plan mundial, y que en junio de 2012 el Consejo redujo las opciones a tres para preparar más a conciencia los elementos de diseño y el análisis de impactos. En noviembre de 2012, el Consejo reconoció que los resultados del análisis cualitativo y cuantitativo de las tres opciones demostraba que éstas eran técnicamente viables. En 2013, se refinó más el análisis, usando pronósticos de tráfico actualizados y las tendencias de CO₂ del CAEP. En la WP/29 también se cubría la labor relativa a la creación de un marco de MBM, que se realizó en forma paralela al trabajo sobre el plan mundial, y se centró en cuestiones clave, entre las que cabe destacar: la finalidad del marco, la cobertura geográfica de las MBM y cómo se acomodarían las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados.

17.3.30 El Comité reconoció la labor realizada por la Organización en materia de MBM en respuesta a lo solicitado por la última Asamblea.

17.3.31 En las notas de estudio WP/250 y 275, la Federación de Rusia presentó un análisis de una capacidad de MBM para reducir el volumen de emisiones de CO₂ en el sector de la aviación internacional. En la WP/250 se proponía un enfoque alternativo para reducir las emisiones de CO₂ dentro del sector. Proponía revisar las metas mundiales a las que se aspira, de manera que éstas puedan lograrse reduciendo las emisiones de CO₂ dentro del sector, y estudiar la posibilidad de reemplazar el concepto de MBM por el concepto de “incentivos económicos” para lograr reducciones “reales”. En la nota también se proponía examinar la posibilidad de crear un fondo climático de la OACI para ofrecer asistencia a los países en desarrollo y establecer “fuerzas móviles de la aviación para la extinción de incendios” bajo los auspicios de las Naciones Unidas como alternativa para que el sector proporcione recursos financieros al Fondo Verde para el Clima (GCF) de la CMNUCC. La Federación de Rusia también expresó su objeción a las exenciones *de minimis* para las MBM. En la nota WP/275 se proponían enmiendas del proyecto de texto de Resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático que estaba presentando el Consejo en la nota WP/34.

17.3.32 En la nota WP/176, el Reino de Arabia Saudita expresó su punto de vista respecto a cuestiones relacionadas con la aviación internacional y el cambio climático. En cuanto a las MBM, la nota invitaba a la Asamblea a centrarse en medidas más eficaces que las MBM para reducir las emisiones, y a pedir un estudio ulterior de la Secretaría sobre el impacto económico de las MBM para los Estados en desarrollo y remotos.

17.3.33 En la nota WP/258, los Emiratos Árabes Unidos expresaban sus puntos de vista sobre el texto de Resolución propuesto que figuraba en la WP/34. En la nota se invitaba a la Asamblea a: adoptar un marco de MBM aplicable dentro del espacio aéreo del Estado de implantación sin el requisito de consentimiento mutuo; convenir en desarrollar un plan mundial de MBM para la aviación internacional que incluya una hoja de ruta y un calendario; pedir al Consejo que presente los resultados de dicho trabajo ante el 39º período de sesiones de la Asamblea en 2016; pedir al Consejo que prepare normas de la OACI para la medición, notificación y verificación (MRV) de emisiones de GEI de los explotadores de aeronaves que participan en la aviación internacional; y pedir al Consejo que explore más detenidamente la posibilidad de un método alternativo para medir el rendimiento de combustible.

17.3.34 En la nota WP/350, Viet Nam invitaba a la Asamblea a pedir a los Estados que se abstuvieran de tomar medidas MBM unilaterales y a que trabajaran en colaboración con la OACI para resolver el problema de las emisiones de la aviación. En la nota también se instaba a la OACI a proporcionar un sólido liderazgo para continuar los esfuerzos destinados a reducir la contribución de la aviación al cambio climático permitiendo, al mismo tiempo, que la aviación sea segura, costeable y accesible.

17.3.35 En la nota WP/272, 54 Estados africanos subrayaron su postura, en particular respecto a las MBM. En la nota se invitaba a la Asamblea a que pidiera al Consejo que desarrollara, para someterlo a la consideración del 39º período de sesiones de la Asamblea en 2016, un plan mundial de MBM administrativamente sencillo, que constituiría una medida transitoria y sería complementario a las medidas técnicas. También se invitaba a la Asamblea a resolver que cualquier MBM que propusiera un Estado o región con respecto a la aviación civil internacional, antes de la adopción del plan mundial, debería basarse en el consentimiento mutuo de los Estados afectados y debería otorgar exenciones en las rutas hacia y desde los países en desarrollo cuyas actividades de la aviación civil internacional estuvieran por debajo del umbral del 1% del total de toneladas-kilómetros de pago de las actividades de la aviación civil internacional.

17.3.36 En la nota WP/234, los Estados Unidos acogieron con beneplácito el trabajo técnico realizado para evaluar la viabilidad de un plan mundial de MBM y examinar los elementos de un marco de MBM. Los Estados Unidos apoyaron las conclusiones de que las MBM podrían ser técnicamente viables. En la nota se ponía énfasis en la necesidad de aprovechar el trabajo ya concluido y trabajar para desarrollar un plan mundial de MBM y de que el Consejo formulara una recomendación sobre dicho plan para presentarla ante el 39° período de sesiones de la Asamblea en 2016. La labor futura incluiría el desarrollo de un enfoque común para la medición, notificación y verificación (MRV) de emisiones, el establecimiento de tipos aceptables de créditos de carbono que serían admisibles para el cumplimiento de una MBM, y el desarrollo de enfoques para tener en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas. El marco debería proporcionar orientación a los Estados y regiones para implantar las MBM en ausencia de un plan mundial de MBM.

17.3.37 En la nota WP/83, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC), puso de relieve el progreso logrado desde la última Asamblea de la OACI, así como el reconocimiento, por parte del Consejo de la OACI en noviembre de 2012, de que las MBM mundiales serían técnicamente viables. También se destacó el apoyo de la industria de aviación mundial y organizaciones de la sociedad civil a la adopción de una MBM mundial. En esta nota se invitaba a la Asamblea a que: conviniera en establecer una meta mundial de largo plazo de reducción de las emisiones y en adoptar un programa y calendario de trabajo para finalizar la elaboración de la MBM mundial, incluido un conjunto de tareas a fin de presentar los principales elementos técnicos al 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI para su adopción; conviniera en la aplicación de una medida de mercado (MBM) mundial para 2020; y preparara un marco propicio para las MBM implantadas por Estados o grupos de Estados, en espera de la entrada en vigor de la MBM mundial.

17.3.38 En la nota WP/68, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) reconocieron la naturaleza complementaria y transitoria de las MBM en el contexto de la estrategia de cuatro pilares, y pidieron a la Asamblea que estableciera un proceso claramente definido para que el Consejo desarrollara, para su adopción por el 39° período de sesiones de la Asamblea en 2016, una MBM mundial única basada en los principios establecidos en el Apéndice de la nota WP/68. Dichos principios incluían maximizar la integridad ambiental, reduciendo al mínimo la distorsión competitiva y la complejidad administrativa. La industria de la aviación creía que un plan sencillo de compensación de carbono sería el más rápido de implantar, el más fácil de administrar y el más rentable. En la nota WP/68, se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que desarrollara elementos de diseño claves de un plan mundial de MBM, que incluyera el desarrollo de una norma de la OACI para la medición, notificación y verificación (MRV) de emisiones con el principio de que cada explotador debería informar acerca de sus emisiones a un Estado únicamente.

17.3.39 En la nota WP/288, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) puso énfasis en que una MBM mundial sería el único mecanismo viable para cerrar la brecha entre las metas de emisiones y las emisiones reales proyectadas, destacando la importancia de tomar medidas en forma temprana. En esta nota se invitaba a la Asamblea a desarrollar una MBM mundial para adoptarse en 2015 e implantarse en 2016, que sería eficaz para reducir las emisiones, no discriminatoria, no distorsionante y respondería a las preocupaciones acerca de ajustarse a las circunstancias especiales y capacidades respectivas. También, se reconocía que MBM nacionales y regionales podrían ser, mientras tanto, instrumentos esenciales si el sector aportara su justa parte para garantizar que el calentamiento de la Tierra permanezca por debajo de los 2°.

17.3.40 En la nota WP/289, la ICSA pedía que se estableciera un proceso más eficaz de toma de decisiones en comité, en lo que respecta a las cuestiones ambientales y a mejorar la transparencia, aceptando oportunidades para una participación positiva del público en el trabajo de la OACI relativo a los impactos de la aviación civil internacional en el cambio climático.

17.3.41 El presidente tomó nota de cinco documentos (WP/183 y 271) presentados a título informativo.

17.3.42 En la nota WP/34, el Consejo presentó una propuesta para actualizar la Resolución A37-19 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, a la luz del progreso realizado desde la última la Asamblea en áreas clave del trabajo sobre la aviación internacional y el cambio climático. Se destacó que desde 2010, el Consejo participó en discusiones y consultas extensas para conciliar los distintos puntos de vista y expectativas en torno a cuestiones importantes y preparar un proyecto de texto de Resolución de la Asamblea que reflejara un buen nivel de compromiso que fuera aceptable para la mayoría. Si bien el Consejo decidió presentar la propuesta del Apéndice de la WP/34, algunos miembros del Consejo expresaron puntos de vista divergentes respecto de cuestiones relacionadas con las MBM.

17.3.43 Durante las deliberaciones en torno a la WP/34, un número importante de Estados expresó la opinión de que, si bien el proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea del Apéndice de la WP/34 no era perfecto, estaban dispuestos a aceptar el texto propuesto, ya que representaba los resultados de esfuerzos considerables hechos por el Consejo y constituiría un compromiso bien equilibrado y aceptable.

17.3.44 Muchos otros Estados expresaron preocupación, en particular respecto de los párrafos 17 y 18 del proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea relativo a las MBM, y sugirieron que se debatiera y consultara más detenidamente para mejorar el texto propuesto.

17.3.45 Tomando nota de los puntos de vista diferentes expresados por los Estados, en particular acerca de cuestiones relacionadas con las MBM, el presidente propuso, y el Comité acordó, que el presidente haría consultas en forma oficiosa con delegaciones para conciliar los puntos de vista diferentes, utilizando el texto propuesto presentado en el Apéndice de la WP/34 como base para avanzar.

17.3.46 El presidente comunicó los resultados de las consultas oficiosas, que se llevaron a cabo con un verdadero espíritu de cooperación, y presentó una propuesta revisada relativa a las revisiones de la Resolución A37-19 de la Asamblea. El Comité acordó recomendar que la Asamblea adoptara el proyecto de Resolución siguiente:

Resolución 17/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático

Considerando que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Subrayando de nuevo la función vital que la aviación internacional desempeña en el desarrollo económico y social mundial y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible;

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera a un nivel que impida que se produzcan interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamamiento a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2);

Reconociendo que se proyecta que las emisiones de la aviación internacional, que representan actualmente menos del 2% de las emisiones totales mundiales de CO₂, aumentarán como resultado del desarrollo continuo del sector;

Considerando que en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI y en colaboración con el Grupo de expertos de evaluación científica del Protocolo de Montreal sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

Considerando que en el informe especial del IPCC se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves, no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono;

Considerando que la OACI ha pedido que el IPCC incluya información actualizada sobre las principales conclusiones del informe especial en su Cuarto informe de evaluación, publicado en 2007 y en su Quinto informe de evaluación que se publicará en 2014;

Tomando nota de la opinión científica de que el aumento de la temperatura media mundial por encima de los niveles preindustriales no debería ser superior a 2°C;

Reconociendo los principios y disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas y el hecho de que los países desarrollados tomarán la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

Reconociendo también los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que esta resolución no sienta un precedente o prejuzga los resultados de las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto ni tampoco representa la postura de las Partes en la CMNUCC y en su Protocolo de Kyoto;

Reconociendo que es poco probable que la meta a la que se aspira, de un mejoramiento en el rendimiento del combustible de un 2% al año, permita lograr el nivel de reducción necesario para estabilizar y luego reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático y que será necesario considerar metas más ambiciosas para establecer una vía sostenible para la aviación;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo de tecnologías y normas y en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;

Reconociendo los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80% más eficientes que en la década de los 60, en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro;

Acogiendo con beneplácito el acuerdo alcanzado por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) acerca de los requisitos de homologación de las aeronaves con arreglo a una norma global sobre CO₂;

Reconociendo que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) adoptadas en virtud del Plan mundial de navegación aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO₂ de las aeronaves;

Acogiendo con beneplácito la adopción de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) en el curso de la Duodécima Conferencia de navegación aérea de la OACI, celebrada en noviembre de 2012;

Recordando la Resolución A37-19 de la Asamblea en virtud de la cual se pedía al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprendiera la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluida una explicación más a fondo de los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para someterlo a la consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

Reconociendo la importancia de evitar la aplicación de múltiples enfoques al diseño e implantación del marco de MBM y de los planes conexos;

Recordando la Resolución A37-19 de la Asamblea en virtud de la cual se pedía al Consejo que explorara la viabilidad de un plan mundial de MBM para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional;

Tomando nota de la decisión adoptada por el Consejo el 9 de noviembre de 2012, en virtud de la cual se reconocía que los resultados del análisis cualitativo y cuantitativo de las tres opciones para un plan mundial de MBM evaluado por la Secretaría con el apoyo de los expertos en MBM demostraban que todas eran técnicamente factibles y podían contribuir al logro de las metas ambientales de la OACI, y se convenía en que era necesario llevar a cabo análisis cuantitativos ulteriores de las tres opciones para llegar a conclusiones más sólidas y concretas;

Reconociendo la posible conveniencia de un plan mundial de MBM en términos de proporcionar medios adicionales para promover la consecución de la meta mundial a la que se aspira, mencionada en el párrafo 7;

Tomando nota de que la industria aeronáutica apoya un plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida rentable para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

Tomando nota de que la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de 2009 (CAAF/09) respaldó el uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación;

Tomando nota también de que la CAAF/09 estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI;

Tomando nota del progreso alcanzado en demostrar la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos sostenibles de sustitución directa para la aviación y que dichos combustibles requerirán que se introduzcan políticas e incentivos apropiados, a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo y afrontar la diferencia inicial de precios con respecto a los combustibles convencionales para reactores;

Reconociendo la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y la necesidad de perfeccionar la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

Tomando nota de que, en consonancia con la Resolución A37-19 de la Asamblea, la Organización adoptó una estrategia importante para crear capacidades a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios de instrucción práctica, la elaboración de textos de orientación y el desarrollo de una interfaz web interactiva y del instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET);

Acogiendo con beneplácito que, al 30 de junio de 2013, 61 Estados miembros que representan más del 78,89% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI sus planes de acción;

Tomando nota de que en el seminario de la OACI “Asistencia para la acción – La aviación y el cambio climático”, celebrado en octubre de 2012, se destacó la participación activa de los Estados miembros y las organizaciones internacionales en las actividades relacionadas con los planes de acción estatales, se exploraron posibles fuentes de apoyo financiero para actividades ambientales y se brindó la oportunidad de intercambiar información y forjar alianzas en aras de prestar asistencia en los ámbitos señalados por los Estados para la preparación y ejecución de sus planes de acción;

Reconociendo las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados al cambio climático y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario, especialmente a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

Afirmando que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad;

Considerando que en el Protocolo de Kyoto se estipulan diferentes instrumentos flexibles (como el Mecanismo de desarrollo limpio — MDL) que podrían ser de beneficio para los proyectos en los que participen Estados en desarrollo;

Afirmando que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo

Internacional (IATA) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO₂ en un promedio de 1,5% al año, de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y reducir sus emisiones de carbono en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005;

Reconociendo la necesidad de vigilar y notificar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa; y

Reconociendo el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de una metodología común para calcular las emisiones de GEI generadas por los viajes aéreos;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta resolución, conjuntamente con la Resolución A38-yy: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, sustituye a las resoluciones A37-18 y A37-19 y constituye la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

2. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare propuestas concretas y asesore lo antes posible a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;

3. *Reitera* que:

- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
- b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

4. *Reafirma* que esta resolución no sienta un precedente o prejuzga los resultados de las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto ni tampoco representa la postura de las Partes en la CMNUCC y en su Protocolo de Kyoto;

5. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;

6. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 45 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de las metas mundiales a las que se aspira;

7. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones;

8. *Reconoce* las múltiples medidas presentes y futuras de los Estados miembros de la OACI en pos de la consecución de las metas colectivas a las que se aspira, comprendidas la modernización de la gestión del tránsito aéreo, la aceleración de la implantación de tecnologías eficientes, en términos de ahorro de combustible de aeronaves, así como la producción e introducción de combustibles alternativos sostenibles, y *alienta* a seguir emprendiéndolas;

9. *Acepta* examinar, en su 39º período de sesiones, la meta mencionada en el párrafo 67 en vista de los avances que se hayan hecho hacia su concreción, los ~~nuevos~~ estudios con respecto a la viabilidad de alcanzar la meta y la información pertinente de los Estados;

10. *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 los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En el análisis de las metas a largo plazo debería incluirse la información que ofrezcan los Estados miembros sobre sus experiencias en las iniciativas para alcanzar la meta a mediano plazo;

11. *Sigue alentando* a los Estados a presentar voluntariamente a la OACI sus planes de acción con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional;

12. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar sus planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2015 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el

conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

13. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado sus planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes;

14. *Alienta* a los Estados a dar a conocer públicamente sus planes de acción, teniendo en cuenta la sensibilidad desde el punto de vista comercial de la información que contengan;

15. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con las metas a las que se aspira y continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2015, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria sus planes de acción a la OACI;

16. *Insta* a los Estados a que, en forma independiente o de manera conjunta, al concebir MBM nuevas e implantar MBM existentes antes de decidir cuál será el plan mundial:

a) respeten los principios rectores que se enumeran en el Anexo al elaborar nuevas MBM o aplicar las ya existentes a la aviación civil internacional;

b) participen en consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales constructivas, teniendo en cuenta que debería llegarse a un acuerdo mutuo si las MBM están destinadas a cubrir vuelos que no salen de su territorio o territorios o no aterrizan en ellos o, en el caso de vuelos que salen de sus territorios o aterrizan en ellos, si las MBM están destinadas a cubrir cualquier porción de esos vuelos más allá de los espacios aéreos nacionales de los Estados en cuestión; y

17. ~~*Reconoce* que los Estados o grupos de Estados, antes de implantar plenamente un plan mundial de MBM, pueden elegir instaurar MBM que se apliquen a vuelos hacia o desde terceros países que salen o llegan a aeropuertos en ese Estado o grupo de Estados para la porción de esos vuelos que se encuentra dentro del espacio aéreo de ese Estado o grupo de Estados, y cubrirían plenamente todas las emisiones de los vuelos que salen y llegan en aeropuertos de ese Estado o grupo de Estados;~~

18. ~~*Resuelve* que los Estados o grupos de Estados que deseen implantar nuevas MBM, según lo descrito en el párrafo 17 anterior, deberían~~

c) ~~otorgar otorguen~~ exenciones con base en las rutas para la aplicación de MBM sobre todas las operaciones en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya porción de las actividades de aviación civil internacional estén por debajo de los umbrales siguientes:

- ~~del 1% en 2014, 4 700 000 000 de las toneladas-kilómetros de pago (RTK) totales de las actividades de la aviación civil internacional, hasta que se adopte una decisión acerca del plan mundial; y~~

- después de 2014, un umbral que disminuiría 470 000 000 RTK cada año;

~~19. Insta a los Estados o grupos de Estados que deseen implantar nuevas MBM que cubran emisiones más allá del ámbito descrito en el párrafo 17, o ampliar las MBM existentes más allá de este ámbito, a que realicen consultas y negociaciones constructivas, bilaterales y/o multilaterales, con otros Estados para llegar a un acuerdo;~~

17. Pide al Consejo que examine la disposición de *minimis* del subpárrafo 16 c) anterior, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de los Estados y los posibles impactos en la industria y los mercados de la aviación, y considerando los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para finales de 2015;

~~20~~18. *Decide* elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional;

~~21~~19. *Pide* al Consejo que:

- a) finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, ~~los beneficios~~ las repercusiones ambientales, las repercusiones y económicas y las modalidades de las ~~tres posibles~~ tres posibles opciones para un plan mundial de MBM, ~~aprovechando el progreso alcanzado por el Consejo, así como~~ teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;
- b) organice seminarios y talleres sobre un plan mundial para la aviación internacional en el que participen funcionarios y expertos de los Estados miembros y organizaciones pertinentes;
- ~~b~~c) identifique cuestiones y problemas importantes, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde en forma apropiada y abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los párrafos ~~22 a 26~~ 20 a 24, y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020, como parte un conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y
- ~~e~~d) comunique los resultados de la labor relacionada con los incisos a), y b) y c), con miras a tomar una decisión durante el 39º período de sesiones de la Asamblea;

~~22~~20. *Resuelve* que en una MBM deberían tenerse en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular las de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado;

~~23~~21. *También resuelve* que las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados en desarrollo podrían tenerse en cuenta mediante exenciones *de minimis* o implantación por fases de una MBM en rutas o mercados particulares con bajos niveles de actividad de aviación internacional, particularmente en aquellos que prestan servicio a Estados en desarrollo;

~~24~~22. *Resuelve además* que la carga administrativa relacionada con la aplicación de una MBM a Estados o explotadores de aeronaves que tienen muy bajos niveles de actividad de aviación internacional no debería exceder los beneficios de su participación en la MBM, y que deberían

considerarse exenciones de la aplicación de la MBM a tales Estados o explotadores de aeronaves, manteniendo al mismo tiempo la integridad ambiental de la MBM;

2523. *Resuelve además* que los ajustes en los requisitos de MBM para explotadores de aeronaves podrían hacerse sobre la base de crecimiento rápido, medidas tempranas para mejorar el rendimiento del combustible y disposiciones para nuevos participantes;

2624. *Resuelve además* que, en la medida en que la implantación de una MBM genere ingresos, dicha medida debería aplicarse de conformidad con el principio rector n) del Anexo;

2725. *Reconoce* que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono constituyen en el corto plazo una manera práctica de compensar las emisiones de CO₂ e *invita* a los Estados a que alienten a los explotadores que deseen tomar medidas con prontitud a que utilicen la compensación de carbono, en particular mediante el empleo de créditos generados por mecanismos reconocidos internacionalmente como el MDL;

2826. *Pide* al Consejo que recopile información sobre el volumen de las compensaciones de carbono adquiridas en relación con el transporte aéreo, incluso a través de los planes de acción estatales presentados a la OACI, y que siga desarrollando y difundiendo mejores prácticas e instrumentos, como la calculadora OACI de emisiones de carbono, que ayuden a armonizar la instauración de programas de compensación de carbono;

2927. *Pide* al Consejo que mantenga y perfeccione metodologías normalizadas apropiadas y un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional, con el apoyo de los Estados a la labor de la OACI relativa a la medición del progreso mediante la notificación de datos anuales sobre tráfico, consumo de combustible y emisiones de CO₂;

3028. *Solicita* al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional;

3129. *Pide* al Consejo que, basándose en información aprobada por sus Estados miembros, notifique regularmente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado mediante las medidas de implantación en el sector;

3230. *Pide Reconociendo que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ procedentes de todas las fuentes, insta a* que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;

3331. *Pide* al Consejo que:

- a) siga desempeñando un papel clave en la prestación de asistencia a sus Estados miembros mediante la difusión de la información más reciente sobre las mejores prácticas y orientación y otras formas de asistencia técnica para perfeccionar la creación de capacidad y la transferencia de tecnología, incluso a través del Programa de cooperación técnica de la OACI;
- b) consolide y forje alianzas con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI, incluso por medio de sus

planes de acción, lo que traería consigo una reducción de las emisiones procedentes de la aviación internacional;

- c) ~~continúe estudiando, identificando y desarrollando~~ inicie inmediatamente el trabajo y a título prioritario, a fin de desarrollar un procesos y mecanismos para facilitar la prestación de asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo y facilitarles el acceso a recursos financieros tanto actuales como nuevos, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, y proporcione información sobre ~~su avance, incluyendo los procesos y mecanismos elaborados,~~ los resultados obtenidos y las nuevas recomendaciones, preliminarmente para fines de 2015 y al 39º período de sesiones de la Asamblea; y
- d) continúe emprendiendo medidas concretas para asistir a los Estados en desarrollo y facilitarles el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad;

3432. *Pide* a los Estados que:

- a) promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre *La aviación y la atmósfera global* y en el cuarto Informe de evaluación publicado recientemente;
- b) se aseguren de que en las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático que lleven a cabo el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas se incluya la información actualizada de que se disponga sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
- c) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible;
- d) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020;
- e) aceleren la creación e implantación de rutas y procedimientos más eficientes para reducir las emisiones de la aviación;
- f) aceleren las iniciativas para lograr beneficios ambientales aplicando tecnologías para mejorar la eficiencia de la navegación aérea y colaboren con la OACI para que estos beneficios lleguen a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- g) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales ATM para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- h) aplicar un enfoque coordinado en sus administraciones nacionales con miras a la preparación de medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;

- i) considerar medidas en pro de la investigación y el desarrollo, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
- j) reconocer los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles alternativos en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, en virtud de los cuales deberían:
 - 1) lograr una reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, ~~en comparación con las producidas por los combustibles para reactores convencionales~~;
 - 2) respetar las áreas de suma importancia para la biodiversidad, la conservación y los beneficios que reportan los ecosistemas a los seres humanos, de conformidad con las reglamentaciones nacionales e internacionales;
 - 3) contribuir al desarrollo socioeconómico local, y evitar conflictos por causa de agua y alimentos;
- k) tomar medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y velar, a escala nacional, por la sostenibilidad de su producción;
- l) trabajar juntos por conducto de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes en pos del intercambio de información y de las mejores prácticas, incluso en relación con la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación;

3533. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático;
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico;
- d) proporcione la orientación y guía necesarias a las Oficinas regionales de la OACI para que asistan a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante sus diferentes programas;

-
- e) elabore una norma mundial sobre el CO₂ para las aeronaves, cuyo análisis concluya a fines de 2015 y sea adoptada por el Consejo en 2016;
 - f) explique más detalladamente el método de medición del rendimiento de combustible, abarcando a la aviación corporativa internacional, y establezca y actualice metas tecnológicas y operacionales a mediano y largo plazos para el consumo de combustible de aeronaves;
 - g) mantenga y actualice la orientación sobre mejoras de la ATM y otras medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional;
 - h) ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea de la OACI y aliente a los Estados y a las partes interesadas a elaborar modelos de gestión del tránsito aéreo para optimizar los beneficios ambientales y a promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación civil;
 - i) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la ATM y ambientales asociados a la implantación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
 - j) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas y a seguir trabajando en el marco de la OACI en pos de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
 - k) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
 - l) recopile información sobre los avances logrados en materia de combustibles alternativos para la aviación, incluso mediante los planes de acción estatales, a fin de ofrecer una visión global de su futuro uso en reactores y dar cuenta de los cambios experimentados en las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de las metas mundiales a las que se aspira;
 - m) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles alternativos sostenibles de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
 - n) supervise y divulgue información pertinente sobre las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y

- o) siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

Anexo

A continuación figuran los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica inadecuada a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas basándose en la eficacia en función de la reducción de emisiones de CO₂ o su evitación, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones *de minimis*;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo; y
- o) cuando se logren reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones.