



A39-WP/529
P/58
6/10/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 22

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 22 (Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de MBM) ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 22/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

22.1 En sus sesiones segunda, tercera, cuarta y décima, el Comité Ejecutivo examinó el asunto de la protección del medio ambiente a partir de los informes del Consejo sobre la marcha de la labor de la Organización relativa a la protección del medio ambiente en la aviación internacional (WP/28, WP/51, WP/54, WP/55 con el Corrigendo núm. 1 y WP/56). Tomando como base esos informes, el Comité Ejecutivo consideró las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A38-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/49). Las enmiendas de los aspectos de la Resolución A38-18 que se relacionan con un plan mundial de medidas de mercado (MBM) se presentan por separado (WP/52 con el Corrigendo núm. 1), *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)*. Asimismo, se presentaron 44 notas de Estados y observadores: WP/91, WP/138, WP/152, WP/153 (Revisión núm. 1), WP/154 (Revisión núm. 1), WP/155 (Revisión núm. 1), WP/163, WP/170, WP/181, WP/182, WP/206, WP/207, WP/208, WP/209, WP/211 (Revisión núm. 1), WP/212 (Revisión núm. 1), WP/222, WP/227, WP/232, WP/233, WP/234, WP/248, WP/262, WP/321, WP/343, WP/363, WP/364, WP/377, WP/387, WP/411, WP/412, WP/413, WP/414, WP/415, WP/426, WP/427, WP/428, WP/429, WP/431, WP/443, WP/448, WP/449, WP/455 y WP/465.

22.2 CAMBIO CLIMÁTICO, EXCLUIDO EL PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO

22.2.1 El Consejo presentó un informe (WP/56) sobre las actividades que realiza la OACI para promover y facilitar la introducción de combustibles alternativos sostenibles en la aviación, que incluyen el intercambio de información y el fomento del diálogo entre los Estados y las partes interesadas, el mantenimiento del Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) y la actividad del equipo especial sobre combustibles alternativos en el seno del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). En el informe se destacaba que, estando ya probada la factibilidad tecnológica de los combustibles de reacción alternativos, las siguientes prioridades serían ocuparse de las barreras económicas iniciales y asegurar que el lanzamiento comercial de los combustibles sea sostenible, para lo cual los Estados deberían adoptar políticas específicas que incluyan el respaldo de medidas y disposiciones que aseguren la sostenibilidad. El Comité reconoció el progreso logrado y apoyó el trabajo continuo de la Organización.

22.2.2 El Consejo presentó un informe (WP/54) con las novedades desde la Asamblea anterior en relación con los planes de acción voluntarios de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ y los próximos pasos que dará la OACI para seguir asistiendo a los Estados en la preparación, actualización y ejecución de sus planes de acción. A la fecha, han presentado sus planes de acción 100 Estados que representan el 89,90% de la actividad de transporte aéreo internacional. Si bien se trata de una mejora importante, más de la mitad de los planes de acción presentados aún no incluyen una cuantificación de las emisiones de referencia ni los resultados previstos. Como siguiente medida, la Secretaría seguirá ayudando a los Estados en la elaboración y actualización de los planes de acción voluntarios con datos cuantificados y estableciendo alianzas para asistir a aquellos Estados que aún no hayan preparado un plan de acción. El Comité reconoció el progreso logrado y apoyó el trabajo continuo de la Organización.

22.2.3 El Comité también alentó a los Estados miembros a compartir información e incluir datos más completos y fiables en los planes de acción, lo cual facilitaría a la OACI la compilación de datos de emisiones mundiales. Además, alentó a los Estados a asociarse para apoyarse mutuamente en la preparación y refinamiento de los planes de acción.

22.2.4 El Comité examinó seguidamente la nota WP/28, en la que se informaba sobre las actividades del Programa de asistencia técnica de la OACI que abarcan todos los objetivos estratégicos de la Organización, incluida la protección del medio ambiente. La nota incluía información sobre asistencia en aspectos de cuidado ambiental e iniciativas de creación de capacidad, como las alianzas de la OACI con la Unión Europea (UE), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM). Se informó al Comité acerca de las nuevas asociaciones para la asistencia en relación con el medio ambiente, como por ejemplo el apoyo adicional de la UE, el apoyo de Alemania en un proyecto piloto para la implantación del sistema mundial de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de MBM; las intenciones confirmadas del ACI de asociarse con la OACI para las iniciativas de aeropuertos más ecológicos; y la nueva asociación con el Banco Mundial para apoyar la implantación del plan mundial de MBM.

22.2.5 En la nota WP/49, el Consejo propuso revisar la Resolución A38-18 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, para reflejar las novedades posteriores al 38º período de sesiones de la Asamblea en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático.

22.2.6 En la nota WP/91, presentada por Suiza, Eslovaquia en nombre de la UE y de sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) expresó la necesidad de que los Estados diseñen medidas para favorecer el uso de combustibles alternativos sostenibles, puso de relieve el compromiso asumido por Europa de crear capacidad para la protección del medio ambiente en los países en desarrollo, invitando a que otros participen en actividades con igual objetivo, y manifestó su apoyo para que se fije un objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ en el largo plazo y para que se siga trabajando a fin de profundizar el conocimiento científico de los impactos ambientales de la aviación, incluidos los que derivan de las emisiones de los demás gases de efecto invernadero distintos del CO₂.

22.2.7 En la nota WP/262, la República Dominicana en representación de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) describió las dificultades que experimentan algunos Estados miembros de la CLAC a la hora de formular y ejecutar sus planes de acción para reducir las emisiones, pasando luego a destacar el éxito obtenido por la República Dominicana con el proyecto financiado por la UE y los beneficios generales que se obtienen gracias al proyecto financiado por el PNUD y el FMAM. En la nota se solicitó que se destinen fondos específicos para permitir la ampliación y optimización de los proyectos de asistencia para que los Estados formulen y ejecuten sus planes de acción y diseñen sistemas de MRV, como el sistema de vigilancia ambiental (Sistema para el medio ambiente y la aviación, AES) para establecer inventarios de emisiones y efectuar el seguimiento de las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional.

22.2.8 En la nota WP/321, nueve Estados centroafricanos beneficiarios del proyecto OACI/UE informaron los avances de los Estados centroafricanos en la preparación de planes de acción para reducir las emisiones de CO₂ y la implementación del sistema de vigilancia ambiental (AES) en el marco del programa de asistencia de la OACI y la UE. También describieron la cooperación establecida entre ellos para desarrollar un plan de acción regional y solicitaron a la OACI, a los demás Estados y a las

organizaciones internacionales que busquen fuentes adicionales de fondos para ampliar la asistencia técnica para el desarrollo de planes de acción y la aplicación de las medidas que allí se definan.

22.2.9 En la nota WP/170, Canadá destacó que el análisis de los beneficios ambientales que derivan de los procedimientos de navegación basada en la performance (PBN) puede verse matizado, ya que aumentan la eficiencia de las operaciones reduciendo el consumo de combustible y las emisiones pero también pueden provocar una concentración del ruido percibido en razón de que hay más aeronaves volando rutas similares, y propuso que los Estados aportaran datos sobre los efectos del ruido en las inmediaciones de los aeródromos y que el Consejo formulara un enfoque pragmático para lograr un equilibrio entre el impacto ambiental de los GEI y del ruido en las inmediaciones de los aeródromos donde se implanten los procedimientos de PBN.

22.2.10 En la nota WP/181, Kenya compartió su experiencia y avances en la recopilación, seguimiento y notificación de datos sobre las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de una iniciativa del país para actualizar y reforzar su plan de acción voluntario. En este sentido, sugirió que para fomentar el desarrollo de planes de acción robustos y que los Estados estén mejor preparados para cumplir los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) la OACI avance con su programa de creación de capacidad para la reducción de las emisiones de CO₂, consolidando la experiencia exitosa de asociación con la UE y de introducción del sistema de vigilancia ambiental (AES) en Estados seleccionados, y que se den más facilidades para el acceso de los Estados a la financiación, los conocimientos técnicos especializados y la transferencia de tecnología. Por último, alentó a los Estados a forjar asociaciones, por ejemplo a través del “Programa de países compañeros” u otros proyectos regionales específicos de creación de capacidad, para seguir fomentando la cooperación y el intercambio de conocimientos a nivel regional.

22.2.11 En la nota WP/212, Revisión núm. 1, Indonesia destacó que había incluido como parte de su plan de acción del Estado el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación y, en consecuencia, la aviación estaba incluida en su política nacional sobre bioenergía y en sus objetivos relativos al transporte. Indonesia subrayó que los combustibles alternativos sostenibles para la aviación requerirían la introducción de políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo, y solicitó que la OACI preparara textos de orientación para los Estados a fin de facilitar el establecimiento de medidas políticas apropiadas que estén alineadas a escala mundial. Asimismo, alentó a los Estados a que incluyeran la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y/o en sus objetivos para el transporte.

22.2.12 En la nota WP/232, los Estados Unidos apoyaron el “conjunto de medidas” de la OACI para abordar el impacto de la aviación civil internacional en el cambio climático y destacó varias iniciativas que los Estados Unidos estaban financiando actualmente en relación con la implementación e investigación de los diversos elementos que integran el conjunto de medidas.

22.2.13 En la nota WP/363, Burkina Faso describió los avances que había realizado en su empeño por reducir las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil y puso de relieve las medidas que había tomado la Administración Nacional de Aviación Civil encaminadas a la formulación de su plan de acción y la implantación de un sistema para el medio ambiente y la aviación (AES). Asimismo, se examinaron las dificultades previstas en aplicación del plan, así como las expectativas de Burkina Faso en materia de asistencia y cooperación. Burkina Faso alentó a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales a que destinaran fondos para la creación de capacidad y para nuevos proyectos regionales de asistencia en materia de medio ambiente similares al proyecto OACI-Unión Europea.

22.2.14 En la nota WP/364, Egipto presentó un informe sobre sus actividades en el campo de la protección del medio ambiente y la aviación internacional y sobre los avances realizados en relación con la presentación de su plan de acción para la reducción de emisiones de CO₂. Egipto solicitó a la OACI que incluyera un equipo especializado de instrucción en el Programa TRAINAIR PLUS en el área de los planes de acción de los Estados, a fin de reforzar las capacidades ambientales en las Oficinas regionales de la OACI, y proporcionara expertos a fin de ayudar a los Estados en la elaboración de sus planes de acción y en el establecimiento de asociaciones entre ellos.

22.2.15 En la nota WP/455, México presentó un informe resumido sobre el estado actual del desarrollo y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, como un elemento clave del conjunto de medidas para reducir las emisiones de la aviación. México invitó a la Asamblea a que alentara a todos los Estados miembros, a la industria de la aviación y a otras partes interesadas a participar en el seminario preparatorio de la OACI en Montreal, en febrero de 2017 y en la Conferencia de la OACI sobre combustibles alternativos de aviación que se celebrará en la ciudad de México en octubre de 2017, y en cuya oportunidad se desarrollará una *Visión de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación internacional*, mediante la cual se alentará a los Estados a tomar medidas adicionales para el desarrollo y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

22.2.16 En la nota WP/152, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) acogió con gran satisfacción la adopción de recomendaciones por el CAEP, incluida la primera norma de certificación de emisiones de CO₂ de los aviones. La IATA recalcó que los Estados deberían abstenerse de imponer restricciones a las operaciones o gravámenes sobre emisiones basándose en la norma relativa a las emisiones de CO₂.

22.2.17 El Comité agradeció las diez notas de información que se recibieron y que no se presentaron en sesión pero se resumen a continuación:

22.2.18 En la nota WP/138, India presentó un panorama de las iniciativas que había tomado el gobierno de la India y otras partes interesadas para reducir las emisiones de la aviación con miras a lograr un crecimiento sostenible.

22.2.19 En la nota WP/222, Indonesia proporcionó información actualizada sobre la implantación de su plan de acción del Estado y destacó los logros realizados y los planes futuros, e indicó que buscaba oportunidades de cooperación con otros Estados miembros.

22.2.20 En la nota WP/227, el Sistema de Supervisión de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) describió los retos que enfrentaban varios Estados del CASSOS en la elaboración y ejecución de sus planes de acción para la reducción de emisiones de CO₂ y destacó los éxitos de varias iniciativas de la OACI, incluido el proyecto financiado por la UE, el proyecto financiado por el PNUD/FMAM y el “Programa de países compañeros” dirigido por la OACI.

22.2.21 En la nota WP/415, Eslovaquia, en nombre de la CE y sus Estados miembros, así como de los demás Estados miembros de la CEAC, informó acerca de las actividades que había llevado a cabo para apoyar los objetivos de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás (NCLB)*, incluido el proyecto OACI–UE para ayudar en la elaboración y ejecución de los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ para 14 Estados del Caribe y del África.

22.2.22 En la nota WP/426, Guatemala, en representación de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) informó acerca del trabajo que habían realizado los

Estados que conforman la CLAC en relación con la elaboración y presentación de los planes de acción de los Estados para la reducción de emisiones de CO₂. Asimismo, en la nota se describían las medidas que habían tomado los Estados de la Región de acuerdo con sus capacidades respectivas, y alentaba a los Estados que aún no habían presentado su plan de acción voluntario a que se sumaran a los esfuerzos.

22.2.23 En la nota WP/207, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) hacía alusión al hecho de que seis años de intensos esfuerzos no habían producido una Norma sobre CO₂ para nuevos tipos de aviones o para aviones en producción que redujera las emisiones más allá de lo que se habría logrado sin la Norma. Considerando el crecimiento previsto en la aviación y las consiguientes emisiones de CO₂, así como la urgencia de adoptar todas las medidas de mitigación viables, como lo subraya claramente el Acuerdo de París, este resultado, en opinión de la ICSA, era sumamente decepcionante.

22.2.24 En la nota WP/208, la ICSA destacó la importancia del escrutinio público y la apertura en relación con la labor de la OACI para tratar la cuestión de las emisiones de efecto invernadero provenientes de la aviación internacional. La ICSA destacó que existe un desfase considerable entre la transparencia y los procesos de la OACI y las prácticas de larga data en otros organismos de la ONU, y recalcó el compromiso de los Estados miembros de la OACI con respecto a un mayor grado de transparencia en otros procesos internacionales.

22.2.25 En la nota WP/209, la ICSA propuso que la OACI asumiera una función de liderazgo para desarrollar una meta sobre emisiones a largo plazo que fuese viable para el sector de la aviación internacional, en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París (utilizando 200 Gt del presupuesto de carbono). Los resultados de este proceso deberían presentarse a la CMNUCC en la forma de una contribución determinada de la OACI. Se sugirió examinar el alcance del “conjunto de medidas” y considerar la posibilidad de incluir en el conjunto otras medidas relacionadas con gravámenes, lo cual también constituiría una oportunidad para reconsiderar la recaudación de ingresos para el financiamiento climático. También se sugirió enmendar las medidas adoptadas por la OACI para reflejar un factor conservador del efecto de otras sustancias distintas del CO₂, tal como la introducción de descuentos en un plan mundial de medidas de mercado (MBM).

22.2.26 En la nota WP/427, ICSA presentó sus opiniones sobre las interacciones entre los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y el “conjunto de medidas” de la OACI para abordar el cambio climático, en especial las medidas de mercado (MBM) y los combustibles alternativos. En la nota se destacaba la necesidad de medidas adicionales de mercado o no de mercado a largo plazo más allá de 2035 para garantizar tanto el desarrollo sostenible como el logro de los objetivos relativos al cambio climático.

22.2.27 En la nota WP/429, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) informó acerca de su activa colaboración con otras entidades en la industria de la aviación y con la OACI en relación con la protección del medio ambiente, como figuraba en las resoluciones convenidas por la Asamblea General Anual Mundial del ACI (WAGA) en septiembre de 2016. Además, describió los proyectos del ACI para ayudar a los Estados miembros a abordar eficazmente el impacto ambiental de sus actividades, entre ellos, la acreditación de reducción del carbono para aeropuertos, la herramienta de cálculo de carbono y emisiones (ACERT) y la utilización de energía renovable sostenible en los aeropuertos.

22.2.28 El Comité reconoció que deberían hacerse más esfuerzos por desarrollar y utilizar combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Acogió con beneplácito la convocatoria a la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de la OACI que se celebrará en octubre de

2017 en México, con la intención de forjar una visión de la OACI sobre los combustibles alternativos para la aviación internacional como medio para alentar a los Estados a tomar medidas para lograr ese objetivo.

22.2.29 Además, el Comité concluyó que la Secretaría de la OACI debería mejorar las actividades de creación de capacidades y asistencia de la Organización para preparar e implantar los planes de acción voluntarios de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación. Debería alentarse la creación de más asociaciones entre los Estados para prestar asistencia a los Estados que aún no han preparado sus planes de acción o que necesitan mejorarlos, incluso a través del Programa de países compañeros de la OACI. Los Estados que se beneficiaron de la asistencia reconocieron el valor de las actividades de creación de capacidades.

22.2.30 El Comité reconoció en toda su magnitud los grandes logros realizados a lo largo del trienio y el contundente apoyo a seguir trabajando en todos los elementos del conjunto de medidas, al igual que en la creación de capacidad y la asistencia para la elaboración y ejecución de los planes de acción estatales, pero a la vez tomó nota de la inquietud de algunos Estados respecto a las aspiraciones mundiales de la OACI y la forma en que se relacionan con el plan mundial de MBM.

22.2.31 Por lo tanto, el Comité acordó suspender la consideración del proyecto de resolución que se propone en el Apéndice de la nota WP/49 y reconsiderar este tema luego de la siguiente ronda de deliberaciones en torno al plan mundial de MBM.

22.2.32 A continuación del debate sobre el plan mundial de MBM y de las consultas oficiosas que seguidamente mantuvieron el presidente y el Presidente del Consejo con algunos Estados, el Comité consideró las sugerencias surgidas de las consultas y acordó las siguientes modificaciones para el proyecto de texto de resolución de la Asamblea propuesto en el Apéndice de la nota WP/49:

- Que se agregue como nuevo considerando: “*Reconociendo* que esta Resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;”
- Que se elimine el texto que dice: “en particular evaluando la parte que corresponde a la aviación internacional en el presupuesto mundial de carbono a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2°C y 1,5°C” del párrafo 9 del proyecto de texto de la resolución; y
- Que los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A38-18 se reproduzcan en el Anexo del proyecto de resolución. Y que también se reproduzca el correspondiente considerando de la Resolución A38-18, actualizándolo con la siguiente redacción: “*Recordando* la Resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea que se reproducen en el Anexo de esta Resolución”.

22.2.33 Una mayoría de los Estados reiteró su apoyo al proyecto de texto de resolución de la Asamblea propuesto en el Apéndice de la nota WP/49 con las modificaciones sugeridas que se reproducen en el párrafo precedente y que surgieron de las consultas oficiosas.

22.2.34 Unos pocos Estados volvieron a manifestar su preocupación por la aspiración mundial de la OACI de lograr el crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020, por considerar que no es una meta realista.

22.2.35 El Comité decidió recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución:

Resolución 22/1: 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;

Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medio ambiente contribuye a 10 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), incluido el ODS 13 “*Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos*”;

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, 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; la Organización actualizará la información contenida en el informe especial del IPCC;

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 crecimiento del transporte aéreo;

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);

Considerando que el Acuerdo de París, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 2015, mejora la aplicación de la CMNUCC, incluido su objetivo, y tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y las medidas de erradicación de la pobreza, incluso manteniendo el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C por encima de los niveles preindustriales y prosiguiendo los esfuerzos a fin de limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría considerablemente los riesgos y efectos del cambio climático;

Reconociendo las metas mundiales a las que se aspira para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2% al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones y lo reafirmó en su 38º período de sesiones en 2013, así como la labor que se está realizando para explorar una meta mundial a la que se aspira a largo plazo para la aviación internacional a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2°C y 1,5°C del Acuerdo de París;

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 se necesitan metas más ambiciosas para establecer una vía sostenible para la aviación;

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), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) 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;

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de circunstancias nacionales diferentes;

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 fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus metas mundiales a las que se aspira, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en

un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías y normas, combustibles alternativos sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el 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 sesenta 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) respecto a la norma de certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones;

Reconociendo la labor que se está realizando para examinar los aspectos ambientales del fin de vida útil de las aeronaves, p. ej. mediante el reciclaje de estas últimas;

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 evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y en curso para el Bloque 1;

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 mediante el cual se ha registrado el progreso, incluidos cinco métodos de certificación de los combustibles de aviación alternativos hasta la fecha y el primer aeropuerto central para dichos combustibles;

Reconociendo que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos sostenibles de sustitución directa para la aviación y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

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 el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

Reconociendo la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de aviación civil a energía renovable, incluso mediante su cooperación con la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), como parte de la contribución de la Organización al ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”;

Recordando la Resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea y que se reproducen en el Anexo de esta Resolución;

Tomando nota de que, en consonancia con la Resolución A38-18 de la Asamblea, la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET) y la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI;

Acogiendo con beneplácito que, al 8 de junio de 2016, 94 Estados miembros que representan más del 88% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI 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;

Reconociendo la asistencia prestada por la OACI en asociación con otras organizaciones, a fin de facilitar las medidas de los Estados miembros encaminadas a reducir las emisiones de la aviación, así como la búsqueda continua de posibles alianzas con otras organizaciones en materia de asistencia;

Reconociendo la importancia del trabajo en curso para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas; 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 la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones; correspondientes a los pasajeros que viajan por vía aérea y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta resolución, conjuntamente con la Resolución A39-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* y la Resolución A39-ZZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, sustituye a las Resoluciones A38-17

y A38-18 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 sobre soluciones técnicas y medidas basadas en el 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. *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;

5. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 4 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;

6. *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;

7. *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;

8. *Acepta* examinar, en su 40º período de sesiones, la meta descrita en el párrafo 6 en vista de los avances que se hayan hecho hacia su concreción, los estudios con respecto a la viabilidad de alcanzar la meta y la información pertinente de los Estados;

9. *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 40º 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;

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

11. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2018 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada 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 las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

12. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado 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 y poner al alcance del público los planes de acción presentados, teniendo en cuenta la sensibilidad comercial de la información que figura en los planes de acción de los Estados;

13. *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 2018, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

14. *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;

15. *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 y a notificar periódicamente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado en las medidas de implantación en el sector, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

16. *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;

17. *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) forje nuevas alianzas con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI, incluyendo por medio del Programa de países compañeros para trabajar en los planes de acción, y facilitar el acceso a recursos financieros existentes o nuevos, transferencia de tecnología y creación de capacidad para países en desarrollo y notifique los resultados logrados, así como nuevas recomendaciones, a título preliminar para finales de 2018 y en el 40º período de sesiones de la Asamblea; y
- c) 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;

18. *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 los Informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
- b) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de vida útil de las aeronaves, p. ej. mediante el reciclaje de estas últimas;

- c) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías más eficientes para 2020;
- d) aceleren la creación e implantación de rutas y procedimientos de navegación aérea más eficientes para reducir las emisiones de la aviación y trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- e) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- f) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía nuevas y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles alternativos sostenibles, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- g) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, incluidos los combustibles alternativos sostenibles;
- h) consideren 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;
- i) reconozcan los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles alternativos en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y
- j) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, velen, a escala nacional, por la sostenibilidad de su producción y trabajen juntos por intermedio de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes para intercambiar información y mejores prácticas, incluida la armonización respecto a los criterios de sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación;

19. *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) asista 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 diversos programas;
 - e) adopte, lo antes posible, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones;
 - f) actualice metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;
 - g) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales y que promuevan e intercambien las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos;
 - h) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y ambientales asociados a la implantación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
 - i) 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 facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía limpias y renovables, mediante seminarios regionales;
 - j) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
 - k) siga ofreciendo 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;
 - l) 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;

- m) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable;
- n) determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, 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, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones de la carga, 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

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de 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 de 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 eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;

- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas atendiendo a su eficacia medida en términos de reducción o evitación de emisiones de CO₂, 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;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

— FIN —