



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

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

**DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – CAMBIO CLIMÁTICO**

(Nota presentada por Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

Se presenta para adopción una propuesta de enmienda de 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*, que se ha revisado a la luz de las novedades posteriores al 38º período de sesiones de la Asamblea respecto a la aviación internacional y el cambio climático.

Las enmiendas de ciertos aspectos de la Resolución A38-18 relativa a un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) figuran en otra nota [A39-WP/52, *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)*].

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución revisada de la Asamblea sobre la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático, que figura en el Apéndice.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota de estudio de la Asamblea se llevarán a cabo con recursos del Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 o también mediante contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A39-WP/28, <i>Proyecto de nota de estudio de la Asamblea – Informe sobre el Programa de Asistencia técnica de la OACI en los ámbitos de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y facilitación y el medio ambiente</i> A39-WP/51, <i>La aviación civil y el medio ambiente</i> A39-WP/52, <i>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)</i> A39-WP/54, <i>Planes de acción voluntarios de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub></i> A39-WP/55, <i>Tendencias presentes y futuras en materia de ruido y emisiones de aeronaves</i> A39-WP/56, <i>Combustibles alternativos sostenibles para la aviación</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i>

## 1. ENMIENDAS DE LA ACTUAL DECLARACIÓN CONSOLIDADA

1.1 En el Apéndice de esta nota de estudio se presentan propuestas de revisión de la Resolución A38-18 de la Asamblea relativa a la aviación internacional y el cambio climático, a la luz de las novedades posteriores al 38º período de sesiones de la Asamblea, salvo los aspectos relativos al plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM).

1.2 Las principales revisiones de la Resolución A38-18 incluyen lo siguiente:

- **Preámbulo:** se ha modificado el orden de las cláusulas para agrupar las de carácter similar. Se han suprimido las cláusulas que se tratarán en la nota A39-WP/52 relativa al plan mundial de MBM. Quedan reflejados el progreso relacionado con la labor del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), tales como la norma relativa al CO<sub>2</sub> y las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), así como la labor futura del CAEP. También queda reflejado el progreso logrado en materia de combustibles alternativos y la iniciativa de planes de acción voluntarios de los Estados. Se han añadido disposiciones como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y el Acuerdo de París del 21º período de sesiones de la Conferencia de las Partes (COP21) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), así como asociaciones con otras organizaciones;
- **Párrafo 10:** se ha añadido una referencia a la labor futura del CAEP (es decir, examinar la parte justa que corresponde a las emisiones de la aviación internacional en el “presupuesto de carbono<sup>1</sup>” en el contexto de la determinación de la viabilidad de una posible meta mundial a la que se aspira a largo plazo para la aviación internacional);
- **Párrafo 12:** se indica la necesidad de que se incluya información cuantificada en los planes de acción voluntarios de los Estados;
- **Párrafos 16 a 26 y Anexo:** se han suprimido estas disposiciones, que se examinan en la nota A39-WP/xx relativa al plan mundial de MBM;
- **Párrafo 31:** se ha actualizado para reflejar la prestación continua de asistencia a los Estados;
- **Párrafo 32 c), k) y párrafo 33 e), n) y o):** se han actualizado para reflejar la labor futura del CAEP; y
- **Se han combinado las cláusulas dispositivas de carácter similar [p. ej., párrafos 13 y 14, párrafos 28 y 29, apartados 19 a) y b), 19 e) y f), 19 k) y l), así como 20 g) y h)].**

---

<sup>1</sup> De acuerdo con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), alrededor de 1 000 Gt de CO<sub>2</sub> pueden emitirse antes de 2100, a fin de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2°C por encima de los niveles preindustriales.

## APÉNDICE

### **Resolución A39-XX38-18: 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 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; la Organización actualizará la información contenida en el informe especial del IPCC *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;

*Reconociendo* que se proyecta que las emisiones de la aviación internacional, que representan actualmente menos del 2% de las emisiones totales mundiales de CO<sub>2</sub>, aumentarán como resultado del desarrollo continuo del sector 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 *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* 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 ~~será necesario considerar~~ 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 CO<sub>2</sub> 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* los principios y disposiciones sobre su principio de 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, 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 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;~~

*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 el desarrollo de tecnologías y normas, combustibles alternativos sostenibles, y en la elaboración de medidas mejoras operacionales y medidas basadas en criterios del 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) acerca de los requisitos respecto a la norma de homologación/certificación de las emisiones de aeronaves con arreglo a una norma global sobre CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> de las aeronaves;

*Acogiendo con beneplácito* la adopción/evaluación de los beneficios ambientales de las estrategias 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 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;

~~*Tomando nota del progreso alcanzado en demostrar*~~ *Reconociendo* que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos sostenibles de sustitución directa para la aviación y que dichos combustibles requerirán que se introduzcan 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 la necesidad de perfeccionar 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 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 su 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, en consonancia con la Resolución A37-19/A38-18 de la Asamblea, la Organización adoptó una estrategia importante para crear capacidad desde 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 de instrucción práctica, y la elaboración y actualización de textos de orientación la Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> (Doc 9988), y el desarrollo de una interfaz web interactiva, y del 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 30-8 de junio de 2013/2016, 6194 Estados miembros que representan más del 78,8988% 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;~~

*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;

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

*Reconociendo* la ~~necesidad~~ importancia del trabajo en curso ~~de vigilar y notificar~~ 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 ~~una metodología común para calcular~~ las emisiones de GEI generadas por los viajes aéreos; 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 ~~A38-17~~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 ~~A37-18~~A38-17 y ~~A37-19~~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 ~~y asesore lo antes posible a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC~~ sobre soluciones técnicas y medidas basadas en  ~~criterios de~~ 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. 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;~~

45. *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;

56. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 54 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;

67. *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;

78. *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;

89. *Acepta* examinar, en su 3940º período de sesiones, la meta mencionada descrita en el párrafo 76 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;

940. *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, 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, 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 3940º 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;

1044. *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 CO<sub>2</sub> de la aviación internacional;

1142. *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 20152018 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 sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

1243. *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 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;

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;

1345. *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 20152018, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria sus planes de acción a la OACI;

16. — *Resuelve* que los Estados, al diseñar nuevas MBM y al implantar MBM existentes para la aviación civil internacional, deberían:

- a) ~~participar en consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales constructivas con otros Estados para lograr un acuerdo; y~~
- b) ~~otorgar exenciones para la aplicación de MBM en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya porción de las actividades de aviación civil internacional esté por debajo del umbral del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales de las actividades de la aviación civil internacional, hasta que se implante el plan mundial;~~

17. — *Pide* al Consejo que examine el valor *de minimis*, incluido el umbral *de minimis* de las MBM mencionado en el párrafo 16 b) que precede, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de los Estados y los posibles impactos en la industria y los mercados de la aviación internacional y considerando los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para su presentación a fin de que lo examine el 39º período de sesiones de la Asamblea en 2016;

18. — *Decide* elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19;

19. — *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros:

- a) ~~finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de MBM, así como la relativa a su viabilidad y factibilidad, 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;~~
- 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 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~~
- d) ~~comunique los resultados de la labor relacionada con los incisos a), b) y c), con miras a tomar una decisión durante el 39º período de sesiones de la Asamblea;~~

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;~~

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;~~

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;~~

23. ~~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;~~

24. ~~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;~~

25. ~~Reconoce que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono constituyen en el corto plazo una manera práctica de compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> 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;~~

~~26. — 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;~~

1427. *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 CO<sub>2</sub>;

1528. *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 CO<sub>2</sub> 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;

~~29. — Pide al Consejo que, basándose en información aprobada por sus Estados miembros, notifique regularmente a la CMNUCC las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado mediante las medidas de implantación en el sector;~~

1630. *Reconociendo* que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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;

1734. *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~~ nuevas alianzas con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI, incluso por medio del programa “Buddy” ~~sus~~ planes de acción, ~~lo que traería consigo una reducción de las emisiones procedentes de la aviación internacional~~ 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) ~~inicie el trabajo inmediatamente y a título prioritario, a fin de desarrollar un proceso 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 los resultados obtenidos y las nuevas recomendaciones, preliminarmente para fines de 2015 y al 39º período de sesiones de la Asamblea; y~~

- cd) 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;

1832. *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 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) 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;~~
- be) 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;
- cd) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020;
- de) 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);
- ~~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);~~
- eg) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo ATM para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- fh) apliquen un enfoque coordinado en sus administraciones nacionales con miras a la preparación de medidas 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 para la aviación, 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;

- hi) 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;
- ij) 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, ~~en virtud de los cuales deberían~~ 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
  - ~~i. lograr una reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida;~~
  - ~~ii. 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; y~~
  - ~~iii. contribuir al desarrollo socioeconómico local, y evitar conflictos por causa de agua y alimentos;~~
- jk) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, ~~y velar~~ y velar, 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;
- ~~l) trabajen 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;~~

1933. *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 diversos programas;

- e) ~~elabore una norma mundial sobre el CO<sub>2</sub> para las aeronaves, cuyo análisis concluya a fines de 2015 y sea adoptada por el Consejo en 2016~~ adopte, lo antes posible, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones;
- f) ~~explique más detalladamente el método de medición del rendimiento de combustible, abarcando a la aviación de negocios 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 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) ~~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;~~
- hi) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la ~~ATM~~ gestión del tránsito aéreo y ambientales asociados a la implantación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- ij) 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;~~ 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;
- jk) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- kl) ~~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~~ 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;

- ~~lm)~~ 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) ~~supervise y divulgue información pertinente sobre~~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**

~~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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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;~~
- ~~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; y~~
- ~~p) para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales.~~