

Señora Secretaria General:

Tengo el honor de remitirle, en su calidad de Secretaria General del 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, una “Declaración sobre las reservas de la Federación de Rusia relativas al texto de las resoluciones 16/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*, y 17/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*”.

Quisiera informarle que la Delegación de la Federación de Rusia observa, con profunda decepción, que sus propuestas relativas a varias disposiciones de los proyectos de resolución anteriormente mencionados, redactadas en cooperación con la Delegación de la República Popular de China y la India, fueron rechazadas sin debate, contraviniendo los Artículos 38 y 39 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional*, Doc 7600), a pesar de que recibieron el apoyo de varias delegaciones de Estados miembros en el Comité Ejecutivo. Consideramos esto como una falta de respeto para con la postura de Estados soberanos, y quisiéramos expresar nuestra sincera esperanza de que las propuestas de la Federación de Rusia se reflejen objetivamente en los informes y actas del 40º período de sesiones de la Asamblea (sesiones del Comité Ejecutivo y sesiones plenarias).

Observamos también la manera irrespetuosa sin precedentes en que el presidente del Comité Ejecutivo condujo las sesiones, interrumpiendo sin excepción las declaraciones de los Estados miembros apagando el micrófono, basado en la decisión personal del presidente de limitar los discursos a una duración de un minuto, sin contar con la aprobación de la Asamblea, lo cual contraviene también el Artículo 37 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea* (Doc 7600). Al respecto dejamos constancia de nuestra enérgica protesta.

Habida cuenta de que se ha hecho caso omiso de la postura y la opinión de Estados soberanos, la Delegación de la Federación de Rusia desea poner en conocimiento de la Asamblea su desacuerdo con el texto de los párrafos del Preámbulo 10, 13, 19, 24, 26, 29, y de las cláusulas dispositivas 2 (a), 7, 8, 9, 13, 15, 22 (c), 23 (c), 23 (d), 25 (c), 25 (f) y 26 de la resolución 16/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*. Consideramos también que el Anexo de esta resolución debe trasladarse a una nueva resolución, en remplazo de la Resolución A39-3.

Considerando el gran número de comentarios sobre el texto de la Resolución 17/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, la Federación de Rusia declara que no considera posible asociarse a esta resolución en su conjunto y se propone, cuando lo considere apropiado, aplicar las disposiciones del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional con respecto a los SARPS del volumen IV del Anexo 16 al Convenio de Chicago.

Adicionalmente, la Delegación de la Federación de Rusia desea informar a la Asamblea que está dispuesta a reanudar el debate sobre posibles opciones de medidas mundiales de incentivos económicos, con miras a obtener reducciones reales de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación civil internacional, que se ajusten totalmente a los objetivos estratégicos de la OACI y a los Objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Le ruego acepte, distinguida señora, el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

- Adjunto:** 1. Declaración de las reservas de la Federación de Rusia con respecto a las Resoluciones 16/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y 17/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* en 26 páginas.

Sergey Gudkov
Representante de la Federación de Rusia
en el Consejo de la OACI

Dra. Fang Liu
Secretaria General de la OACI
Sala 12.15

DECLARACIÓN: RESERVAS DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA CON RESPECTO AL TEXTO DE RESOLUCIONES

16/1. DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE — CAMBIO CLIMÁTICO

Y

17/1. DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE — PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA)

Señora Secretaria General:

La Delegación de la Federación de Rusia hace propicia esta oportunidad para asegurar a usted y a todos los participantes en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que el Gobierno de la Federación de Rusia ha estado dedicando mucha atención a asuntos relativos al cambio climático y el 23 de septiembre de 2019 adoptó la resolución para ratificar el Acuerdo de París. Al mismo tiempo, creemos firmemente que, frente al reto mundial que plantea el cambio climático, la comunidad de la aviación internacional debería enfocar sus esfuerzos en medidas dirigidas a obtener una reducción real de las emisiones de CO₂ mediante adelantos tecnológicos en la industria, manteniendo a la vez como más alta prioridad el objetivo de mejorar la seguridad operacional en el mundo.

Con verdadero y profundo pesar debemos manifestar el hecho de que las propuestas de la Federación de Rusia, formuladas en cooperación con la Delegación de la República Popular de China y con el apoyo de la India, relativas a algunas de las disposiciones de los proyectos de Resolución 16/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*, y 17/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* fueron rechazadas sin la debida consideración, contraviniendo los Artículos 38 y 39 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea* (Doc 7600), a pesar de haber recibido el apoyo de varios países. Consideramos esto como una falta de respeto para con la postura de Estados soberanos expuesta oficialmente durante la Asamblea.

Una vez más, deseamos reiterar que, en nuestra opinión, la implementación del CORSIA:

- a. aumentará la tasa de emisiones del sector de la aviación civil internacional y tendrá consecuencias exclusivamente negativas para la consecución de los objetivos estratégicos de la OACI Seguridad operacional de los vuelos, Protección del medio ambiente y Desarrollo económico del transporte aéreo.
- b. causará graves distorsiones en las relaciones del mercado y estimulará una competencia inescrupulosa, lo cual contradice el espíritu y la letra del Convenio de Chicago, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.
- c. se convertirá en instrumento para utilizar la aviación civil internacional como una fuente de financiación de actividades relacionadas con el clima de otros sectores industriales.

A este respecto, la Delegación de la Federación de Rusia desea poner en conocimiento de la Asamblea su desacuerdo con el texto de los párrafos del Preámbulo 10, 13, 19, 24, 26, 29, y de las cláusulas dispositivas 2 (a), 7, 8, 9, 13, 15, 22 (c), 23 (c), 23 (d), 25 (c), 25 (f) y 26 de la Resolución 16/1, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*. Adicionalmente consideramos que el Anexo sobre los principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional debería trasladarse a una resolución que remplace la Resolución A39-3.

Considerando el gran número de comentarios sobre el texto de la Resolución 17/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, la Federación de Rusia declara que no considera posible asociarse a esta resolución en su conjunto y se propone, cuando lo considere apropiado, aplicar las disposiciones del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional con respecto a los SARPS del volumen IV del Anexo 16 al Convenio de Chicago.

Adicionalmente, la Delegación de la Federación de Rusia desea informar a la Asamblea que está dispuesta en cualquier momento a reanudar el debate sobre posibles opciones de medidas mundiales de incentivos económicos, con miras a obtener reducciones reales de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación civil internacional, que se ajusten totalmente a los objetivos estratégicos de la OACI y a los Objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Esta información se remite de modo que las reservas expuestas anteriormente puedan reflejarse en el documento que contenga las resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Apéndice A), y que el texto de la declaración se mencione en las presentaciones y actas del 40º período de sesiones de la Asamblea (sesión del Comité Ejecutivo y sesiones de la Plenaria).

Le ruego acepte...

Adjuntos:

1. Texto de la Resolución A40-XX. *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y enmiendas propuestas, 12 páginas.
2. Texto de la Resolución A40-XX. *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, y enmiendas propuestas, 11 páginas.

En nombre de la Delegación de la Federación de Rusia en el 39º período de sesiones de la Asamblea.

S. Gudkov
Representante de la Federación de Rusia
ante la OACI

APÉNDICE

Resolución A40-Z A39-3: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) ~~Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)~~

Considerando que la Asamblea, en su Resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

Recordando que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Considerando que la Asamblea, en su Resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr las metas mundiales a las que aspira la OACI;

Recordando que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros finalizara la labor relativa a los aspectos técnicos, los efectos ambientales y económicos y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), incluida 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 correspondiera, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;

Recordando asimismo que la Resolución A38-18 de la Asamblea pidió al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y formulara una recomendación sobre un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluido un medio de tomar en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluya tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Grupo Asesor sobre el CORSA (AGC) ~~Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG)~~ y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para facilitar la implementación del CORSA ~~elaborar una recomendación sobre un plan GMBM y sus elementos de diseño y mecanismos de implementación, incluidos el análisis de distintos enfoques para la distribución de las obligaciones;~~

Acogiendo con beneplácito la adopción de la primera edición del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen IV — *CORSIA*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la publicación de la primera edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSIA*;

Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración de los Elementos para la implantación del CORSIA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la creación por el Consejo del Órgano asesor técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;

Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del programa de Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados;

Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021;

Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

~~*Recordando asimismo* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros organizara seminarios teóricos y prácticos sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional dirigidos a funcionarios y expertos de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes;~~

~~*Reconociendo* la celebración en 2015 y 2016 de dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) convocados para todas las regiones;~~

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

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

Poniendo de relieve que la decisión del 39^o periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA ~~elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional~~ refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

Recordando la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

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

~~*Acogiendo con beneplácito* la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC y~~ *Reconociendo* que la labor desarrollada en relación con el CORSIA ~~un plan mundial de MBM para la aviación internacional~~ y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París ~~celebrado en el marco de la CMNUCC;~~

Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

~~*Acogiendo con beneplácito* la cooperación entre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;~~

Reconociendo que esta Resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente Resolución, con la Resolución ~~A40-XA39-1~~: *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 ~~A40-YA39-2~~: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* sustituyen a las Resoluciones ~~A39-1, A39-2 y A39-3A38-17 y A38-18~~ y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación ~~alternativos~~ sostenibles y ~~el CORSIA un plan GMBM, así como toda otra medida,~~ y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación ~~alternativos~~ sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación ~~alternativos~~ sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente

al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;

4. *Pone de relieve* la función del ~~CORSIA plan mundial de MBM~~ como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de Decide* implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas;

6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación ~~alternativos~~ sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) ~~combustibles alternativos sostenibles~~, de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Decide* *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de ~~aviones~~ ~~aeronaves~~ entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);

- c) Se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
 - d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
 - e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
 - f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar;
 - g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.
10. ~~Decide~~ *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de ~~aviones~~ *aeronaves* en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:
- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
 - b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
 - c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;
11. ~~Decide~~ *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de ~~aviones~~ *aeronaves* a partir de 2021 se ~~calculará~~ *calcule* cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de avionesaeronaes = [% sectorial x (emisiones de un explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año);
- b) donde el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de avionesaeronaes = (las emisiones totales del explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en ese año – el promedio de las emisiones del explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales del explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100% – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
- i) de 2021 a 2023, 100% sectorial y 0% individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
- a) las emisiones de un explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
- b) las emisiones de un explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en 2020;
- ii) de 2024 a 2026, 100% sectorial y 0% individual;
- iii) de 2027 a 2029, 100% sectorial y 0% individual;
- iv) de 2030 a 2032, al menos 20% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
- v) de 2033 a 2035, al menos 70% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
- f) las emisiones del explotador de avionesaeronaes y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que un nuevo explotador¹ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1% del total de las emisiones en 2020, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de avionesaeronaes.

13. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de avionesaeronaes cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; avionesaeronaes con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de avionesaeronaes incluido en el plan;

15. ~~Toma nota del trabajo del Consejo, con la contribución técnica del CAEP, respecto a: a) el sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV), b) los criterios recomendados relativos a las unidades de emisión que pueden adquirir los explotadores de aeronaves y que tienen en cuenta la evolución del proceso de la CMNUCC; y c) los registros para el CORSIA, y pide al Consejo que, con la contribución técnica del CAEP, finalice su trabajo tan pronto como sea posible, incluida la creación de capacidad y prestación de asistencia, de forma que el CORSIA pueda implementarse completamente a partir de 2020;~~

1546. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de avionesaeronaes concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de avionesaéreo;

1647. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y pide al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

1748. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de avionesaéreos y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;

¹ Se entiende por nuevo explotador el explotador de avionesaéreo que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, plan y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de avionesaéreo.

- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej.: los requisitos de MRV; y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación ~~alternativos~~ sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI.

1819. ~~Determina que el CORSIA o cualquier otro plan que decida adoptar la Asamblea será~~ sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

1920. ~~Pide que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA a fin de establecer los mecanismos necesarios para la implementación del CORSIA desde 2020:~~

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO₂; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB;
- d) que para principios de 2020 el Consejo ponga en funcionamiento y lleve el Registro central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo de la AGC y el CAEP, según sea necesario; y
- f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16.

~~En relación con la implementación del sistema de MRV,~~

- a) ~~que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore los SARPS y textos de orientación correspondientes para la implementación del sistema de MRV en el marco del CORSIA, incluidos los procedimientos simplificados de MRV, con vistas a que los adopte el Consejo para 2018;~~

- b) ~~que todos los Estados miembros cuyos explotadores de aeronaves realicen vuelos internacionales dispongan los arreglos necesarios, de conformidad con los SARPS sobre MRV, para su implementación a partir del 1 de enero de 2019;~~

~~En relación con los Criterios de unidades de emisión (EUC),~~

- e) ~~que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore los SARPS y textos de orientación relativos a los criterios de unidades de emisión (EUC) para que los explotadores aéreos puedan adquirir las unidades de emisión adecuadas en el marco del plan, teniendo en cuenta las novedades pertinentes en la CMNUCC y el Artículo 6 del Acuerdo de París, con vistas a que los adopte el Consejo tan pronto como sea posible, y no más allá de 2018;~~
- d) ~~que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, establezca un órgano asesor técnico permanente sobre los criterios de unidades de emisión (EUC) que haga recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles para su utilización en el CORSIA;~~
- e) ~~que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, efectúe un examen periódico de los SARPS y textos de orientación sobre los EUC y, si correspondiera, promueva la compatibilidad con las futuras decisiones al respecto en el marco del Acuerdo de París;~~

~~En relación con el establecimiento de Registros,~~

- f) ~~que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore políticas y textos de orientación que sirvan de apoyo al establecimiento de registros en el marco del Plan, con vistas a que los adopte el Consejo en 2018;~~
- g) ~~que el Consejo establezca un registro central consolidado bajo los auspicios de la OACI que esté en condiciones de entrar en funcionamiento a más tardar el 1 de enero de 2021;~~
- h) ~~que los Estados miembros hagan los arreglos necesarios para establecer sus propios registros o registros grupales creados por grupos de Estados, o para participar en otros registros, de conformidad con las orientaciones de la OACI;~~

~~En relación con la gobernanza del CORSIA,~~

- i) ~~que el Consejo supervise el funcionamiento del CORSIA, con el apoyo del órgano asesor técnico permanente y del CAEP, según corresponda;~~

~~En relación con el marco reglamentario,~~

- j) ~~que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de las políticas y los marcos reglamentarios nacionales necesarios para el cumplimiento y la aplicación del plan para 2020.~~

2024. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

2122. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, ~~a partir de 2020, incluyendo lo siguiente:~~ por conducto, entre otros, del Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;

En relación con la implementación del sistema de MRV,

- ~~a) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados miembros implementen el sistema de MRV a partir del 1 de enero de 2019, incluyendo la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesario, en particular para aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;~~
- ~~b) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en la implementación del sistema de MRV;~~

En relación con el establecimiento de registros,

- ~~c) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados establezcan los registros, incluida la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesaria, en particular para aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;~~
- ~~d) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en el establecimiento de sus propios registros o registros grupales para grupos de Estados, así como de una posible prueba piloto;~~

2223. *Decide* ~~Recuerda~~ su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 1920 precedente;

2324. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

2425. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.;

APÉNDICE

Resolución ~~A40-XX~~ **A39-2** Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático

i 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;

ii 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;

iii Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medio ambiente contribuye a 1410 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), incluido el ODS 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos”;

iv 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;

v 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;

vi 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;

vii 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;

viii 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);

ix 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;

x 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 sus 38º y 39º períodos de sesiones en 2013 y 2016, 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;

y Reconociendo que algunos países han manifestado preocupación por la justificación y la viabilidad de mantener el aumento de las emisiones de CO2 al nivel de 2020 y han expresado reservas en cuanto a esa meta;

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;

xii 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

xiii 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 y tomando nota así mismo de que esos compromisos exigen estudios exhaustivos en términos de su viabilidad a la luz de las diversas condiciones y realidades nacionales de los gobiernos;

xiv 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;

xv 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;

xvi 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;

xvii 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 de aviación ~~alternativos~~ sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones;

xviii 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;

[xix](#) ~~Acogiendo con beneplácito~~ Reconociendo el acuerdo alcanzado por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) respecto a la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones por el Consejo en marzo de 2017;

[xx](#) 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;

[xxi](#) 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;

[xxii](#) 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, y los resultados del primer análisis de mundial de eficiencia del vuelo en ruta horizontal;

[xxiii](#) Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017 y mayo de 2019;

[xxiv](#) Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos en noviembre de 2009 (CAAF/1) (CAAF/09) respaldó el uso de combustibles ~~alternativos de aviación sostenibles para la aviación~~, en particular el uso de combustibles de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como posible medio ~~importante~~ para reducir las emisiones de la aviación;

[xxv](#) Tomando nota también de que la (CAAF/1) (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 ~~seis~~ métodos de certificación de los combustibles de aviación ~~alternativos sostenibles hasta la fecha y el primer aeropuerto central y para~~ más aeropuertos que regularmente distribuyen dichos combustibles;

[xxvi](#) Tomando nota asimismo de que la segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, ~~como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050;~~

[xxvii](#) Reconociendo que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos ~~de aviación 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;

[xxviii](#) 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;

[xxix](#) Reconociendo que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles ~~se consideran parte del trabajo~~ ofrecen flexibilidad para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA);

[xxx](#) *Reconociendo* la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de la 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*”;

[xxxii](#) *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 las Resoluciones A38-18 y A39-2 de la Asamblea y que se reproducen en el Anexo de esta Resolución;

[xxxiii](#) *Tomando nota* de que, en consonancia con la Resolución ~~A38-18~~ A39-2 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 y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);

[xxxiv](#) *Acogiendo con beneplácito* que, ~~al 8 de junio de 2016~~ a junio de 2019, 94 114 Estados miembros que representan más del ~~88~~93% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

[xxxv](#) *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;

[xxxvi](#) *Afirmado* 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;

[xxxvii](#) *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;

[xxxviii](#) *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

[xxxix](#) *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 ~~A39-1~~A40-XX: *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 ~~A39-3~~A40-XX: *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) Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional(CORSIA)~~*, sustituyen a las Resoluciones ~~A38-17 y A38-18~~ A39-1, A39-2 y A39-3 y constituyen 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) siga fortaleciendo la cooperación entre ~~asegure que~~ la OACI ~~ejerza el liderazgo permanente y~~ otros organismos de las Naciones Unidas respectivos 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 del ~~las metas colectivas a las que se aspira,~~ desarrollo sostenible de la aviación internacional, 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~~ de aviación sostenibles, y *alienta* a seguir emprendiéndolas;

8. ~~Accepta examinar, en su 40º/41º período de sesiones,~~ *Reconoce que algunos Estados han manifestado preocupación por* las metas descritas en el párrafo 6, *y pide al Consejo que, en el 41º período de sesiones, ofrezca una presentación sobre si es justo y viable alcanzar la meta a la luz de los esfuerzos colectivos para desarrollar una aviación “verde” y los estudios respectivos basados en datos e iniciados por Estados y, de ser necesario, el CAEP;* ~~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 estudie los indicadores “verdes” de crecimiento a largo plazo de los Estados enumerados en los planes nacionales respectivos y que continúe explorando la equidad y 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/41º 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~~ junio de 2021 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~~ junio de 2021, ~~a fin de que para que~~ realicen los estudios ~~necesarios~~ respectivos y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI; e invite a los Estados a que difundan los resultados de los estudios económicos y técnicos y las mejores prácticas relacionadas con metas ambiciosas;

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, respetando su soberanía, 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~~2021 y en el 40^o41^o 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 texto actualizado, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

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; y
- 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;

2018. *Pide* a los Estados que:

- a) 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; y
- b) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías más eficientes para 2020;

2119. *Pide* al Consejo que:

- a) adopte actualice, lo antes posible según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones; y
- b) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;

2218. *Pide-Propone* a los Estados que:

- a) 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);
- b) 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; y
- c) trabajen juntos ~~por medio de la OACI~~ para intercambiar información y mejores prácticas en los aeropuertos verdes;

2349. *Pide* al Consejo que:

- a) 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;~~
- b) 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);
- c) continúe proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, ~~incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, resiliencia frente al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad;~~ apuntando a compartir experiencias y mejores prácticas entre los aeropuertos; y
- d) publique ~~y mantenga textos de orientación~~ documentación sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la publicación de las partes restantes de la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection);

2448. *Pide* a los Estados que:

- a) 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 de aviación sostenibles, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- b) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, incluidos los combustibles alternativos de aviación sostenibles;
- c) 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;
- d) 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;
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la de aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y vigilar su producción 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;~~

25. *Pide* al Consejo que:

- a) 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 para la aviación, comprendidos los combustibles ~~alternativos~~ de aviación sostenibles, mediante seminarios regionales;
- b) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- c) siga ofreciendo una visión global del futuro uso de los combustibles ~~alternativos~~ de aviación sostenibles 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 ~~de desarrollo sostenible mundiales a las que se aspira~~; de desarrollo sostenible;
- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles ~~alternativos~~ de aviación sostenibles e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- e) 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; y
- f) continúe ocupándose de un proceso de evaluación para estimar en forma continua los avances en el desarrollo y la utilización de los combustibles de aviación sostenibles, organizando regularmente seminarios teóricos y prácticos, ~~para la celebración de la CAAF/3, a más tardar en 2025, con miras a actualizar la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050 a fin de incluir la proporción cuantificada de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;~~

~~2619.~~ *Pide al Consejo que:* ~~n)~~ Invita a los Estados a que determinen 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; y, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria, basados en ~~prepare orientación sobre~~ la evaluación del riesgo, formulen medidas de adaptación al cambio climático que representa el cambio climático para la aviación internacional, ~~en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y~~

~~2719.~~ *Pide* al Consejo que: ~~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 (debería trasladarse a la resolución sobre medidas de mercado mundiales)

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.