



A40-WP/626
P/53
3/10/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 16

(Presentada por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 16 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 16/1.

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

**Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático —
Política y normalización**

16.1 En sus sesiones quinta, sexta, undécima y duodécima, el Comité Ejecutivo examinó el asunto de la protección del medio ambiente a partir de los informes del Consejo sobre el avance de la labor de la Organización sobre la protección del medio ambiente en la aviación internacional (WP/55 y WP/58). Tomando como base esos informes, el Comité Ejecutivo consideró las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A39-2 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/58). Además, Estados miembros y observadores presentaron 21 notas de estudio: WP/80, Revisión núm. 1, WP/81, WP/102, WP/176, WP/194, WP/266, WP/269, WP/273, WP/274, WP/277, WP/323, WP/354, WP/411, WP/413, WP/510, WP/525, WP/526, WP/531, WP/560, Revisión núm. 1, WP/561 y WP/605.

16.2 El Consejo presentó un informe (WP/55) sobre el avance logrado por la OACI en relación con el conjunto de medidas para reducir las emisiones de CO₂ respecto de tecnología de aeronaves y normas, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles, así como la actualización de los planes de acción estatales y proyectos de asistencia conexos de la OACI en asociación con otras organizaciones internacionales.

16.3 Por ejemplo, la nota de estudio WP/55 subrayaba la adopción de la nueva norma sobre emisiones de CO₂ de los aviones como el nuevo Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen III — Emisiones de CO₂ de los aviones*. Asimismo, se resumió en la nota de estudio los hallazgos principales del análisis de los beneficios de la reducción de CO₂ resultantes de la implementación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) – módulos del Bloque 0 y Bloque 1, y el primer análisis mundial de eficiencia del vuelo en ruta horizontal. En el documento también se tomó nota de la celebración por parte de la OACI de los seminarios sobre aeropuertos verdes para compartir las mejores prácticas en servicios de escala, movilidad en la parte pública y la parte aeronáutica, energías renovables, participación de la comunidad y presentación de informes sobre sostenibilidad. Se resaltaron los resultados de la segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) de la OACI, y en particular la Visión 2050 de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para que una proporción significativa de los combustibles de aviación se sustituya por combustibles de aviación sostenibles para 2050, así como la celebración del primer seminario de evaluación de la OACI en 2019.

16.4 La nota de estudio WP/55 también contenía nueva información acerca de la iniciativa de la OACI sobre planes de acción estatales. La OACI continúa trabajando con los Estados miembros en apoyo a la preparación y actualización de sus planes de acción, y a la fecha 116 Estados miembros habían presentado voluntariamente sus planes de acción a la OACI. En ese sentido, la nota de estudio subrayaba varias actividades de creación de capacidad, que incluían además la celebración de siete seminarios de la OACI, y la 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). La nota también informaba sobre la exitosa culminación de dos proyectos de asistencia de la OACI en colaboración con la Unión Europea (UE) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

16.5 Se informó al Comité sobre la cooperación continua de la OACI con otras organizaciones internacionales que participan en la elaboración de políticas sobre el cambio climático, como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). En este sentido, el

Comité también tomó nota de la celebración de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre la Acción Climática el 23 de septiembre de 2019, cuyo objetivo es elevar las aspiraciones a nivel mundial y galvanizar la acción para hacer frente al cambio climático; también se tomó nota de la participación de la OACI en dicha cumbre.

16.6 El Comité reconoció los avances registrados en todos los elementos del conjunto de medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional desde el 39º período de sesiones de la Asamblea, y convino en que se debería apoyar a la Organización en la coordinación, facilitación y supervisión de las medidas necesarias para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, así como en la presentación de informes sobre los avances a la próxima Asamblea.

16.7 El Comité convino asimismo en que la Asamblea puede alentar a la OACI a seguir cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, suministrando información sobre actividades en curso y previstas, en particular en lo referente a las emisiones de CO₂, y velando por mantener el liderazgo de la OACI en todas las cuestiones relacionadas con la aviación civil internacional.

16.8 En la nota WP/58, el Consejo presentó una propuesta de enmienda de la Resolución A39-2, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, que se revisó a la luz de las novedades descritas en la nota de estudio WP/55 respecto de la aviación internacional y el cambio climático desde el 39º período de sesiones de la Asamblea.

16.9 En la Revisión núm. 1 de la nota WP/80, Costa Rica, en nombre de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) describió la labor realizada para actualizar el Plan de Acción de Centroamérica para la reducción de emisiones de la aviación internacional. En el documento se presentó una estimación de las emisiones generadas por los explotadores aéreos con Certificado de explotador de servicios aéreos (OAC) emitido por uno de los Estados de la región. Asimismo, se señaló en la nota el potencial de aplicación del conjunto de medidas que se implementarán gradualmente en la región.

16.10 En la nota WP/102, presentada por Francia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), expresó su apoyo al conjunto de medidas de la OACI, reconociendo que el uso de combustibles de aviación sostenibles, complementado con la introducción de aeronaves totalmente eléctricas e híbridas, podría ser una de las medidas clave para reducir significativamente la huella climática de la aviación. En la nota también se celebró el avance realizado y se alentó a la Asamblea a proceder con la actualización de la Visión de la OACI para 2050 a fin de incluir una meta cuantificada a la que se aspira para 2050. En la nota se describían los problemas clave relacionados con el despliegue de los combustibles de aviación sostenibles y se instaba a la OACI y a sus Estados miembros a considerar la adopción de políticas más energéticas para incentivar las inversiones y contribuir al desarrollo de un mercado de combustibles de aviación sostenibles que sea económicamente competitivo. En la nota se subrayaba la importancia de abordar las repercusiones de la aviación internacional en el cambio climático con una perspectiva ambiciosa a largo plazo, y se pedía a la OACI que acuerde un objetivo a largo plazo para la aviación internacional compatible con el objetivo de temperatura de 1,5°C del Acuerdo de París.

16.11 En la nota WP/176, los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), destacaron que 12 Estados miembros africanos se habían beneficiado del Proyecto de creación de capacidad de la OACI y la UE, lo que demostraba la importancia que tienen los programas de asistencia para alcanzar exitosamente el objetivo de proteger el medio ambiente. Por medio del proyecto de asistencia OACI-UE, estos doce Estados miembros africanos presentaron a la OACI sólidos planes de acción estatales para la mitigación de CO₂. En la nota se señala además que hay otros Estados miembros africanos que aún no se han beneficiado de estos programas de asistencia y de la implementación de medidas de mitigación seleccionadas, por lo que alentaba a los Estados miembros y a la Secretaría de la OACI a que financien programas similares y creen un programa permanente de asistencia y creación de capacidad en protección del medio ambiente para los Estados miembros.

16.12 En la nota WP/411, Guatemala, con el patrocinio de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) resaltaron los avances registrados en la preparación y actualización de los planes de acción de los Estados, así como el establecimiento de sinergia entre las administraciones de aviación civil y actores clave del sector de la aviación civil para reducir las emisiones. También señalaron que los Estados de la región pondrán en práctica un conjunto de medidas de mitigación para reducir al mínimo el consumo de combustible y disminuir las emisiones; además, manifestaron su apoyo a los resultados de la CAAF/2 y mencionaron la necesidad de conectar los diversos eslabones de la cadena productiva para los combustibles sostenibles para la aviación, lo que requiere de la coordinación de las medidas apropiadas entre los sectores público y privado.

16.13 En la nota WP/266, Kenya describió su experiencia y sus avances en la recopilación, vigilancia y notificación de datos sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Esto forma parte de una serie de iniciativas emprendidas por Kenya para actualizar y reforzar el plan de acción voluntario para la mitigación de las emisiones de CO₂ del sector de la aviación. Kenya resaltó sus logros hasta la fecha y la importante función que debería continuar cumpliendo el programa de creación de capacidad de la OACI.

16.14 En la nota de estudio WP/269, México manifestó su apoyo a los progresos realizados en el último trienio en cada elemento del conjunto de medidas de la OACI. También resaltó su respaldo a los seminarios anuales de evaluación de la OACI para apoyar la cuantificación de la Visión de la OACI de 2050 para los combustibles sostenibles de aviación, así como la labor de la Organización para promover y fomentar tecnologías innovadoras de reducción de emisiones de CO₂, como los aviones eléctricos e híbridos, que son componentes cruciales para explorar reducciones de emisiones en el largo plazo para el sector de la aviación internacional. México alentó a otros Estados miembros a comunicar sus medidas para reducir las emisiones de CO₂ mediante el desarrollo y refinamiento de los planes de acción de los Estados, con la continua asistencia y creación de capacidad que proporcionará la OACI.

16.15 En la nota WP/323, la República Dominicana destacó el papel de la OACI para asistir a los Estados bajo un modelo exitoso de cooperación, que puede ser adaptado para otros Estados miembros, principalmente los Estados en desarrollo. Señaló que el Proyecto de creación de capacidades de la OACI y la UE, conjuntamente con el PNUD y el FMAM, entre otros, son programas que han demostrado la importancia de los programas de asistencia para alcanzar con éxito los objetivos y las metas mundiales sobre protección del medio ambiente. La República Dominicana instó a los Estados miembros y a la Secretaría de la OACI a establecer un programa permanente de asistencia y creación de capacidad en medio ambiente para los Estados miembros.

16.16 En la nota WP/413, la República Dominicana manifestó su beneplácito con la iniciativa de la OACI sobre los planes de acción estatales, y compartió sus experiencias con la presentación de tres versiones de su plan de acción a la OACI, dando con ello muestras de liderazgo en la gestión del ambiente y la adopción de diversas medidas de atenuación, como las aplicadas en los aeropuertos.

16.17 En la nota WP/194, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), coordinados por el Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo (ATAG), expresaron su determinación a reducir sus emisiones de carbono a través de la tecnología, los combustibles sostenibles, medidas operativas y una mejor infraestructura, y resaltaron los empeños del sector en superar su objetivo de acción por el clima a corto plazo. En la nota se sugiere que el Consejo fije, con pleno apoyo y colaboración del sector, un objetivo climático a largo plazo para la aviación internacional civil que sea adoptado en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

16.18 En la nota WP/273, el IBAC destacó que la aviación ejecutiva ha lanzado iniciativas para promover el uso de combustible sostenible, y que con una serie de eventos informativos y de demostración, junto con la publicación de una guía de usuario para el operador, se ha tratado de mejorar la comprensión y la sensibilización sobre los combustibles sostenibles, así como alentar el aumento de la producción de estos combustibles y su aceptación por parte de los explotadores de aeronaves de negocios. El IBAC también solicitó que la OACI facilite y los Estados miembros implementen políticas apropiadas para alentar la producción de SAF en mayores cantidades.

16.19 El Comité agradeció las 11 notas de información recibidas, que no se presentaron en sesión pero se resumen a continuación:

16.20 En la nota WP/81, los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) describieron el trabajo que han realizado para mejorar el medio ambiente, mediante el establecimiento de unas directrices denominadas “Libro verde”.

16.21 En la nota WP/605, China y la Federación de Rusia presentaron una declaración conjunta relativa al establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático, así como el desarrollo de un sistema alternativo de incentivos económicos mundiales destinado a lograr la reducción real de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil internacional mediante la modernización técnica de la industria a nivel mundial, con el fin de mejorar la seguridad de los vuelos y lograr la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. China y la Federación de Rusia también invitaron a la Asamblea a pedir al Presidente del Consejo de la OACI que informara a la Secretaria General de la posición de los Estados que se han adherido a la declaración.

16.22 En la nota WP/274, la República Dominicana presentó su planificación estratégica para fomentar el desarrollo sostenible en su sector de la aviación.

16.23 En la nota WP/510, Indonesia expuso la importancia de los avances registrados en materia de protección del medio ambiente.

16.24 En la nota WP/525, Japón presentó sus planes de adaptación y esfuerzos para establecer medidas ambientales dirigidas a prevenir el cambio climático, y compartió puntos importantes para la promoción de políticas pertinentes.

16.25 En la nota WP/526, Alemania compartió una panorámica actual del concepto de producción de combustibles sostenibles a partir de energía renovable, mediante un proceso denominado *Power-to-Liquids* (PtL).

16.26 En la nota WP/531, Estados Unidos compartió información sobre las mejoras que históricamente ha venido registrando la eficiencia de la aviación, así como sobre las investigaciones en curso y el desarrollo de mejoras en materia de tecnología, operaciones y combustibles de aviación sostenibles, a cargo del gobierno de ese Estado y su sector de la aviación.

16.27 En la nota WP/277, la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) señaló la urgente necesidad de que todos los Estados y sectores contribuyan a alcanzar los objetivos determinados en el Acuerdo de París, reforzados por el reciente Informe Especial del IPCC sobre los impactos de un calentamiento global de 1,5°C. En la nota se indicó además que la Organización Marítima Internacional (OMI) acordó una meta climática para el sector marítimo internacional. La ICSA hizo una propuesta de planificación para que la OACI llegue a un objetivo a largo plazo para el sector de la aviación a más tardar para la 41ª Asamblea de la OACI en 2022.

16.28 En la nota WP/354, el ACI presentó información general sobre los aeropuertos y sus puntos de vista sobre la protección del medio ambiente, incluidas las emisiones de CO₂ y la adaptación al cambio climático, y enfatizó su apoyo a la labor de la OACI sobre protección ambiental a través del CAEP y otros medios.

16.29 En la Revisión núm. 1 de la nota WP/560, la ICSA compartió información que había generado sobre un inventario ascendente del CO₂ generado por la aviación mundial a lo largo de 2018.

16.30 En la nota WP/561, la ICSA expuso su visión sobre la ruta hacia un “impacto climático cero” de la aviación internacional para 2050.

16.31 El Comité reconoció los resultados logrados con la iniciativa de Planes estatales de acción de la OACI, y convino en que la Secretaría de la OACI debería seguir profundizando las actividades de creación de capacidad y de asistencia en la preparación y ejecución de los planes de acción para reducir las emisiones de CO₂ en la aviación, organizando seminarios y actividades de capacitación, brindando orientación e instrumentos, facilitando el acceso a recursos financieros y expertos, y realizando nuevos estudios de viabilidad, especialmente en los Estados en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

16.32 El Comité convino asimismo en que se debería fomentar el establecimiento de nuevas asociaciones entre los Estados para prestar asistencia a los que aún no hayan preparado o mejorado sus planes de acción, inclusive a través del Programa de países compañeros de la OACI.

16.33 El Comité tomó nota asimismo de las propuestas de varios Estados miembros de destinar más recursos a la elaboración de planes de acción estatales para la reducción de emisiones de CO₂ de la aviación y a la realización de estudios de viabilidad, así como a la aplicación de medidas de mitigación de

esas emisiones, por ejemplo, mediante nuevas asociaciones entre la OACI, los Estados miembros y organizaciones internacionales.

16.34 En lo concerniente a los combustibles de aviación sostenibles, el Comité observó que subsisten varios problemas en relación con su despliegue a escala comercial. A este respecto, convino en que los Estados miembros deberían apoyar la labor relativa a la Visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles (SAF) para 2050, incluida la organización de seminarios anuales de evaluación de la OACI, si bien reconocía las opiniones divergentes sobre la necesidad de establecer una proporción cuantificada de los SAF que se utilizarán para 2050 y sobre los enfoques para desarrollar dicho objetivo de proporción cuantificada (ya sea mediante un enfoque descendente o ascendente). El Comité también subrayó la necesidad de que la OACI ofrezca un foro para intercambiar información y tener una comprensión más cabal de los combustibles para la aviación con bajas emisiones de carbono.

16.35 Con respecto a una aspiración mundial a largo plazo para la aviación internacional, el Comité tomó nota de que la nota WP/55 del Consejo de la OACI incluía la petición de que en el 41º período de sesiones de la Asamblea se presenten los avances en el estudio de la viabilidad de dicho objetivo, tal como se pedía en el párrafo 9 de la Resolución A39-2. También observó que una amplia mayoría de Estados proponía que se diera prioridad a la labor sobre la aspiración mundial a largo plazo con miras al 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI pero otros se opusieron a estas propuestas, si bien se reconoció que existían ciertas divergencias de opiniones en cuanto a la necesidad de elaborar otra aspiración a largo plazo y en cuanto a los enfoques sobre la forma de hacerlo (ya sea mediante un enfoque descendente o ascendente).

16.36 El Comité recordó que el Secretario General de las Naciones Unidas había convocado la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Clima para redoblar las ambiciones de todos los países y todos los sectores respecto de las acciones relativas al clima, y que la OACI participó en la misma para poner de relieve la importancia de las coaliciones y las asociaciones para acelerar el despliegue de tecnologías e innovaciones ecológicas que permitan reducir aún más las emisiones de la aviación en el más largo plazo. Se recordó al Comité que en la Feria de la innovación que la OACI organizó en Montreal del 22 al 23 de septiembre de 2019 se habían presentado tecnologías innovadoras para proteger el medio ambiente y soluciones basadas en energías renovables, que son componentes importantes de posibles oportunidades de reducción de las emisiones a largo plazo en el sector de la aviación internacional.

16.37 Se manifestaron otras opiniones en relación con la necesidad de plasmar un nítido mensaje en el párrafo 9 de la Resolución A39-2 que ponga de relieve la urgencia de una aspiración mundial a largo plazo, a la luz del llamamiento a redoblar las ambiciones y las medidas urgentes definidas en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Clima, así como de las recientes huelgas juveniles en favor del clima, incluida la que tuvo lugar en Montreal el 27 de septiembre de 2019. Sin embargo, otros Estados señalaron la necesidad de aprovechar la oportunidad de implementar metas ambiciosas que ya se habían fijado como primer paso. Algunos Estados opinaron que, si se realizaban cambios en la Resolución A39-2, sería necesario considerar enmiendas en otros párrafos, no sólo el párrafo 9. A este respecto, la Delegación de la Federación de Rusia pidió que se creara un grupo de trabajo *ad hoc* para llegar a un acuerdo sobre algunos puntos del proyecto de resolución sobre el cambio climático, que fue apoyado por algunos Estados, pero la propuesta no fue aceptada.

16.38 Una amplia mayoría de Estados convino en que debería darse información más clara al Consejo para dar prioridad a la labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo en relación con la reducción de las emisiones de CO₂ y presentar opciones para que se examinen en el

41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Expusieron que el trabajo debería realizarse con el apoyo técnico del CAEP y en consulta con los Estados, la industria y otras partes interesadas pertinentes, tomando como base las iniciativas y acciones en curso y previstas, incluida la utilización de tecnologías innovadoras, y asociaciones entre los Estados y la industria, sin perjuicio de prestar el apoyo necesario, incluida la creación de capacidad y la asistencia técnica a los Estados en el marco de la iniciativa *Ningún país se quede atrás*. Otros Estados rechazaron la propuesta de dar prioridad a esta labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo y pidieron al Consejo que hiciera una evaluación de la ejecución de los planes nacionales de los Estados en función de sus respectivas visiones a largo plazo para tener un mejor conocimiento de los recursos disponibles para prestar asistencia a los países en desarrollo en materia de tecnología, creación de capacidad y financiación, así como para garantizar la equidad a la luz de las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados.

16.39 Al examinar la Resolución A39-2 actualizada, una clara mayoría de Estados manifestó su apoyo al texto del proyecto de Resolución propuesto en el Apéndice de la nota WP/58 sin introducir más cambios, al tiempo que otros Estados insistieron en que se modificara el proyecto de Resolución y presentaron sus sugerencias de enmiendas específicas. Tras las declaraciones orales de algunos Estados miembros, tres Estados miembros presentaron aportaciones por escrito que se publicaron en el sitio web de la OACI (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf) y se presentaron al Comité.

16.40 China y la Federación de Rusia propusieron trasladar el Anexo titulado *Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional* del proyecto de resolución que se está examinando al proyecto de resolución presentado en la nota WP/59. Sin embargo, la propuesta fue rechazada.

16.41 A pesar de las objeciones expresadas por algunos Estados, el Comité acordó, por mayoría, recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución:

Resolución 16/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático

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

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

Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medio ambiente contribuye a 14 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS), incluido el ODS 13 “*Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos*”;

Considerando que en el informe especial sobre La aviación y la atmósfera global, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

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

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

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

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

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

Reconociendo las metas mundiales a las que se aspira para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2% al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones y lo reafirmó en 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;

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

Afirmando que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO₂ en un promedio de

1,5% al año, de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y reducir sus emisiones de carbono en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005;

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

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

Reconociendo que esta Resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus metas mundiales a las que se aspira, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías y normas, combustibles de aviación sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones;

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

Acogiendo con beneplácito la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones por el Consejo en marzo de 2017;

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

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

Acogiendo con beneplácito la evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y el Bloque 1, y los resultados del primer análisis de mundial de eficiencia del vuelo en ruta horizontal;

Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017 y mayo de 2019;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos en noviembre de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles 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/1) estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual se ha registrado el progreso, incluidos seis métodos de certificación de los combustibles de aviación sostenibles hasta la fecha y más aeropuertos que regularmente distribuyen dichos combustibles;

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;

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

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

Reconociendo 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 para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA);

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”;

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;

Tomando nota de que, en consonancia con la Resolución 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), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);

Acogiendo con beneplácito que, a junio de 2019, 114 Estados miembros que representan más del 93% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

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

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

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

Reconociendo la importancia del trabajo en curso para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas; y

Reconociendo el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones; correspondientes a los pasajeros que viajan por vía aérea y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

La Asamblea:

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

3. *Reitera* que:

- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para

- mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
- b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;
4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;
5. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones;
7. *Reconoce* las múltiples medidas presentes y futuras de los Estados miembros de la OACI en pos de la consecución de las metas colectivas a las que se aspira, comprendidas la modernización de la gestión del tránsito aéreo, la aceleración de la implantación de tecnologías eficientes en términos de ahorro de combustible de aeronaves, así como la producción e introducción de combustibles de aviación sostenibles, y *alienta* a seguir emprendiéndolas;
8. *Acepta* examinar, en su 41º período de sesiones, la meta descrita en el párrafo 6 en vista de los avances que se hayan hecho hacia su concreción, los estudios con respecto a la viabilidad de alcanzar la meta y la información pertinente de los Estados;
9. *Pide* al Consejo que continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 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 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 2021, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

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

15. *Pide* al Consejo que solicite 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 2021 y en el 41º 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 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;

20. *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;

-
21. *Pide* al Consejo que:
- a) actualice, 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;
22. *Pide* a los Estados que:
- a) aceleren la creación e implementación 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 implementación 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;
23. *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;
 - 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 implementación 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 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);
24. *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 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 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 en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y vigilar su producción a escala nacional.

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 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 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 mundiales a las que se aspira;
- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles 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;

26. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y prepare orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y
27. *Pide* al Consejo que siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones de la carga, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

Anexo

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones de GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas atendiendo a su eficacia medida en términos de reducción o evitación de emisiones de CO₂, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones *de minimis*;

- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

— FIN —