

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medio ambiente****LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO —  
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA**

(Nota presentada por el Secretario General)

**RESUMEN**

En esta nota se presenta el texto de una resolución de la Asamblea propuesta por el Secretario General para reemplazar los Apéndices I a L de la Resolución A36-22 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*, con miras a facilitar las deliberaciones durante Asamblea.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a considerar los elementos de la resolución de la Asamblea relativa a la aviación internacional y el cambio climático, que se presentan en el Apéndice, para actualizar los Apéndices I a L de la A36-22.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C, <i>Protección del medio ambiente – Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2011-2013 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/21, <i>La aviación civil y el medio ambiente</i> A37-WP/22, <i>Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas</i> A37-WP/23, <i>La aviación y los combustibles alternativos</i> A37-WP/24, <i>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</i> A37-WP/25, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i> A37-WP/26, <i>Tendencias presentes y futuras en materia de ruido y emisiones de aeronaves</i> A37-WP/27, <i>Evolución de los acontecimientos en otros organismos de las Naciones Unidas</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 36° período de sesiones, la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A36-22 titulada *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*. Desde entonces, la OACI y sus Estados miembros, trabajando conjuntamente con la industria de la aviación, han logrado un considerable avance en los diversos aspectos relacionados con la aviación internacional y el cambio climático. Esta labor ha llevado, entre otras cosas, a que el sector de la aviación internacional sea el primer y único sector que ha elaborado un acuerdo armonizado mundialmente sobre una meta para tratar la cuestión de sus emisiones de CO<sub>2</sub>.

1.2 Las medidas adoptadas por la Organización en respuesta a las solicitudes formuladas en la Resolución A36-22 con respecto a este tema se describen en la nota A37-WP/25 presentada por el Consejo. El Consejo deliberó considerablemente para preparar un proyecto de resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático, no obstante, le fue imposible llegar a un acuerdo sobre el proyecto de resolución que se sometería a la consideración de la Asamblea.

1.3 Esta nota ha sido preparada para la Asamblea, y se somete a la consideración de dicho órgano, bajo la responsabilidad exclusiva y autoridad del Secretario General de la OACI. La nota contiene elementos de la resolución que remplazan los Apéndices I a L de la Resolución A36-22, en vista de los adelantos realizados por la OACI en el campo de la aviación internacional y el cambio climático desde el 36° período de sesiones de la Asamblea así como las recientes deliberaciones de la Organización sobre este tema.

## 2. NOVEDADES DESDE LA REUNIÓN HLM-ENV

2.1 Desde la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV), celebrada en octubre de 2009, la Organización ha tomado medidas adicionales y ha logrado los siguientes avances en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático:

- a) La Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF) celebrada en noviembre de 2009, respaldó el uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa en el corto y mediano plazos, como medio importante de reducir las emisiones de la aviación, y adoptó un marco mundial sobre el desarrollo e introducción de dichos combustibles para uso de la aviación. Los numerosos ensayos en vuelo y certificación de combustibles han demostrado que los combustibles alternativos de sustitución directa constituyen una solución técnicamente bien fundada que no exigirá la modificación de aeronaves ni de sus infraestructuras de distribución de combustible. El desafío futuro reside en los marcos normativo y financiero que se precisan para garantizar que dichos combustibles estén disponibles de forma oportuna y en cantidad suficiente para uso de la aviación (véase A37-WP/23);
- b) La octava reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/8), celebrada en febrero de 2010, examinó su labor para cuantificar el impacto del sistema de la aviación mundial en el medio ambiente, y actualizar las normas y orientaciones relativas a medidas tecnológicas, operacionales y basadas en criterios de mercado para tratar este impacto. En concordancia con la recomendación de la HLM-ENV, la CAEP/8 convino en un plan para elaborar una norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación para someterla a la consideración de la CAEP/9 en 2013 (véase A37-WP/21); y

- c) El Coloquio de la OACI sobre la aviación y el cambio climático, celebrado en mayo de 2010, brindó la oportunidad de compartir información e intercambiar puntos de vista sobre soluciones tecnológicas, operacionales y económicas que son vitales para las iniciativas mundiales que permiten tratar la cuestión de la aviación y el cambio climático, y contribuyó a sentar las bases para los debates y la adopción de decisiones en la Asamblea. Algunos representantes de Estados identificaron temas comunes que podrían servir de base para los elementos que se incluirán en los planes de acción de que los Estados someterían a la OACI. Los participantes informaron sobre las posibles repercusiones que el cambio climático puede tener en el rendimiento de las operaciones aeronáuticas y la infraestructura relacionada con los aeropuertos, incluidas cuestiones tales como el alza en el nivel del mar, los cambios en la precipitación y las tormentas y recalcaron la necesidad de realizar estudios más a fondo para evaluar las posibles repercusiones. Algunos representantes de la comunidad bancaria presentaron iniciativas financieras y oportunidades para la aviación.

2.2 Como se describe en la nota A37-WP/25, el Presidente del Consejo creó un grupo oficioso para que lo ayudara a preparar un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático. El grupo se reunió en marzo y junio de 2010, y se centró en tres cuestiones clave, que permitirían lograr los adelantos solicitados por la HLM-ENV, a saber:

- a) explorar la viabilidad de fijar metas más ambiciosas a mediano y largo plazos incluido el crecimiento neutro en carbono y la reducción de las emisiones que superen la meta mundial de lograr una mejora media anual del 2% en el rendimiento de combustible hasta el año 2050;
- b) elaborar un marco para medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional; y
- c) ampliar las medidas para ayudar a los Estados en desarrollo y facilitar el acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades.

2.3 Además, el grupo analizó la forma de incorporar nuevos elementos en el proyecto de resolución, incluyendo cómo reflejar el significativo avance en el desarrollo e introducción de combustibles alternativos sostenibles; cómo ocuparse de las necesidades potenciales para adaptarse a los impactos del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas; y cómo reflejar la labor de la OACI en relación con la Iniciativa de las Naciones Unidas de crecimiento neutro en carbono (véase A37-WP/22).

2.4 Al concluir las deliberaciones del grupo oficioso, el Presidente recalcó, y todos los miembros del grupo aceptaron, que la labor sobre la aviación internacional y el cambio climático que se realizaría por conducto de la OACI debería basarse en las siguientes cuatro premisas clave:

- a) no se impondrán obligaciones a los Estados individualmente. La OACI se ocupará de las emisiones del sector de la aviación internacional en conjunto y no tratará ninguna obligación específica dirigida a los Estados en forma individual o a su aviación interior;
- b) ninguna decisión adoptada por la OACI debería afectar los principios o las negociaciones en el marco de la CMNUCC. Existen diferencias muy nítidas entre las tareas de la OACI y las de la CMUNCC. La OACI se ocupa únicamente de la

aviación internacional, que es de carácter mundial, mientras que la CMUNCC ha estado ocupándose de las emisiones de todos los demás sectores interiores;

- c) de conformidad con las disposiciones del Convenio de Chicago, no se tomará ninguna decisión que limite o afecte el desarrollo sostenible de la aviación internacional; y
- d) se determinarán soluciones mundiales que se aplicarán a todos y estarán basadas en los principios y disposiciones del Convenio de Chicago.

2.5 El Consejo se reunió durante las 12<sup>a</sup>, 13<sup>a</sup> y 14<sup>a</sup> sesiones de su 190<sup>o</sup> período de sesiones para considerar el proyecto de texto de resolución de la Asamblea, centrándose principalmente en las áreas donde se habían hecho avances desde la HLM-ENV, especialmente en relación con las disposiciones que tratan sobre las metas a mediano plazo y las medidas basadas en criterios de mercado. El Presidente destacó una vez más las cuatro premisas clave que figuran en el párrafo 2.4, las cuales fueron aceptadas por los miembros del Consejo.

2.6 En relación con una meta a mediano plazo, un día antes de que sesionara el Consejo, la Secretaría, los representantes de algunos Estados miembros y de la industria de la aviación facilitaron al Consejo los estudios que habían realizado sobre la viabilidad de fijar metas más ambiciosas para el sector de la aviación internacional. En el Consejo, un gran número de miembros expresaron su apoyo al texto propuesto en las cláusulas dispositivas 5, 6 y 7 del proyecto de resolución que figura en el Apéndice, mientras que otros indicaron que no estaban en condiciones de aceptar el texto en su forma actual.

2.7 Con respecto a las medidas basadas en criterios de mercado, el Consejo trabajó en los principios que rigen las medidas basadas en criterios de mercado y en la disposición relativa al desarrollo de un plan mundial. Lamentablemente, el Consejo no pudo redactar un texto que permitiera llegar a un acuerdo conciliatorio con respecto a la mayoría de los principios, y el texto con el que trabajó presentaba la mayor parte de la información entre corchetes. El texto propuesto en las cláusulas dispositivas 14, 15 y 16 del proyecto de resolución que figura en el Apéndice tiene como finalidad servir de base para poder adelantar la tarea de redactar un texto que permita llegar a un acuerdo durante la Asamblea.

2.8 En relación con el texto propuesto en las cláusulas dispositivas 10, 11 y 12 del proyecto de resolución que figura en el Apéndice sobre la preparación de planes de acción por los Estados y su presentación a la OACI, la Secretaría está considerando realizar talleres regionales a principios de 2011 a fin de prestar asistencia a los Estados en su preparación de planes de acción, facilitando así el intercambio de información sobre las medidas que ya han tomado los Estados y el análisis de los textos de orientación de la OACI sobre este asunto.

### 3. ENFOQUE

3.1 Al preparar el texto del proyecto de resolución que figura en el Apéndice, se procuró en lo posible señalar las referencias a acuerdos pasados y deliberaciones recientes con respecto a cada una de las cláusulas propuestas, indicándose si el texto se había citado textualmente o había servido de base. La información de referencia incluye lo siguiente:

- a) Declaración y Recomendaciones de la HLM-ENV: En el Apéndice, las abreviaturas “*HLM-DEC*” y “*HLM-REC*”, respectivamente, se utilizan para hacer referencia a las mismas;

- b) Declaración y Recomendaciones del CAAF: En el Apéndice, las abreviaturas “*CAAF-DEC*” y “*CAAF-REC*”, respectivamente, se utilizan para hacer referencia a las mismas; y
- c) *Resolución* A36-22 de la Asamblea. En el Apéndice, la abreviatura “**A36-22**” se utiliza para hacer referencia a la misma.

3.2 Por consiguiente, el proyecto de resolución tiene como finalidad ayudar en las deliberaciones durante la Asamblea.

#### 4. **REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LA DECISIÓN PROPUESTA**

4.1 Parte del texto propuesto en el Apéndice generará nuevo trabajo para el Consejo y la Secretaría. Se prevé que el trabajo de la Secretaría se llevará a cabo con los recursos disponibles en el proyecto de Presupuesto del programa para 2011-2013. Sin embargo, como en este momento es difícil determinar la magnitud de las tareas adicionales que tendría que emprender la Secretaría, cabe la posibilidad de que se requieran contribuciones extrapresupuestarias.

-----

## APÉNDICE

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN QUE SE SOMETE A LA ADOPCIÓN DEL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

#### **Resolución 17/xx: 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 contratantes 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; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 1 del preámbulo}*

*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; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 6 del preámbulo}*

*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; *{citado de la A36-22, Apéndice J, párrafo 1 del preámbulo}*

*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 llamado 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) *{citado de la A36-22, Apéndice J, párrafo 3 del preámbulo}*

*Reconociendo* que se proyecta que las emisiones de la aviación internacional, que representan actualmente menos del 2% de las emisiones totales mundiales de CO<sub>2</sub>, aumentarán como resultado del desarrollo continuo del sector; *{citado de la HLM-DEC párrafo 7 del preámbulo}*

*Considerando* que en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI y en colaboración con el Grupo de expertos de evaluación científica del Protocolo de Montreal sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera; *{citado de la A36-22, Apéndice I, párrafo 1 del preámbulo}*

*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; *{citado de la A36-22, Apéndice I, párrafo 2 del preámbulo}*

*Considerando* que la OACI ha pedido que el IPCC incluya información actualizada sobre las principales conclusiones del informe especial en su Cuarto informe de evaluación, publicado en 2007 y en su Quinto informe de evaluación que se publicará en 2014; *{citado de la A36-22, Apéndice I, párrafo 3 del preámbulo, con información actualizada sobre el Quinto informe de evaluación}*

*Tomando nota* de la opinión científica de que el aumento de la temperatura media mundial por encima de los niveles preindustriales no debería ser superior a 2°C; *{citado de HLM-DEC, párrafo 9 del preámbulo}*

*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; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 5 del preámbulo, invirtiéndose el orden con el párrafo subsiguiente}*

*Reconociendo también* los principios y disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas y el hecho de que los países desarrollados tomarán la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 4 del preámbulo, invirtiéndose el orden con el párrafo precedente}*

*Reconociendo* que esta Resolución no sienta un precedente o prejuzga los resultados de las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto ni tampoco representa la postura de las Partes en la CMNUCC y en su Protocolo de Kyoto *{basado en la HLM-DEC, párrafo 3}*

*Tomando nota* de que, de conformidad con la Resolución A36-22 de la Asamblea, la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático celebrada en octubre de 2009 (HLM-ENV/09) respaldó el Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, que abarca metas a las que se aspira a nivel mundial en forma de rendimiento del combustible, un conjunto de medidas y los medios para medir el progreso; *{Primera parte: citado de la HLM-DEC, párrafo 1; segunda parte: citado de la HLM-DEC, párrafo 2 del preámbulo}*

*Reconociendo* que es poco probable que la meta a la que se aspira, de un mejoramiento en el rendimiento del combustible de un 2% al año, permita lograr el nivel de reducción necesario para estabilizar y luego reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático y que será necesario considerar metas más ambiciosas para establecer una vía sostenible para la aviación; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 13 del preámbulo}*

*Tomando nota* de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo de tecnologías y normas y en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 5 del preámbulo}*

*Tomando nota* de que la HLM-ENV/09 declaró que la OACI establecería un procedimiento a fin de elaborar un marco para medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la Reunión de alto nivel y los resultados de la reunión COP 15 de la CMNUCC, teniendo presente también las Resoluciones de la Asamblea de la OACI pertinentes, con objeto de finalizar rápidamente dicho procedimiento; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 5}*

*Tomando nota* de que la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/09), en noviembre de 2009, respaldó el uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación y, en particular, de combustibles de sustitución directa en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación; *{citado de CAAF-DEC, párrafo 1}*

*Tomando nota también* de que la CAAF/09 estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI *{citado de CAAF-DEC, párrafo 2}*

*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 en el caso de países en desarrollo y Estados con necesidades particulares; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 12 del preámbulo}*

*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; *{basado en la HLM-REC, párrafo 7}*

*Afirmando* que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para mejorar continuamente su rendimiento en lo que respecta al CO<sub>2</sub> en un promedio de 1,5% al año de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y reducir sus emisiones de carbono en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 11 del preámbulo}*

*Reconociendo* la necesidad de dar seguimiento y notificar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas; *{basado en la C-DEC 190/4 (Informe CAEP/8)}*

*Reconociendo* el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de una metodología común para calcular las emisiones de GEI generadas por los viajes aéreos; *{basado en la C-DEC 190/5 (A37-WP/22)}*

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta Resolución, conjuntamente con la Resolución 37/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*, sustituye a la Resolución A36-22 y constituye la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente; *{basado en la A36-22, párrafos 1, 2 y 3, y en los C-DEC 190/9 y 190/10 (A37-WP/24)}*

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; *{citado de la A36-22, Apéndice J, párrafo 1 a)}*
- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, prepare propuestas concretas y proporcione, lo antes posible, asesoramiento a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y; *{citado de la A36-22, Apéndice J, párrafo 1 b)}*



- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC); *{citado de la A36-22, Apéndice J, párrafo 1 c), con la supresión del OSACT}*

3. *Reitera que:*

- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la información sobre el conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y sobre las medidas tomadas para mitigar sus emisiones y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones para tratar el problema de las emisiones de la aviación; y *{citado de la A36-22, Apéndice I, párrafo 1 a)}*.
- 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; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 6 del preámbulo}*

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 medio 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; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 2}*

5. *Resuelve también* que la OACI, sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes continuarán trabajando juntos para tratar de lograr una meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, manteniendo al mismo tiempo las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional de 2020 al mismo nivel, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los países en desarrollo, la madurez de los mercados de la aviación y el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; *{basado en la HLM-DEC, párrafo 3 y las deliberaciones del Consejo}*

6. *Reconoce* que si bien todos los Estados miembros procurarán colectivamente cumplir con la meta mencionada en el párrafo 5 anterior, las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto en el tránsito aéreo hasta que no se desarrollen e introduzcan tecnologías de emisiones más bajas y combustibles y otras medidas de mitigación *{basado en las deliberaciones del Consejo}*

7. *Acepta* examinar, en su 38º período de sesiones, el adelanto hacia la meta mencionada en el párrafo 5 anterior, en vista de los nuevos estudios con respecto a la viabilidad de alcanzar la meta y la información pertinente de los Estados; *{basado en las deliberaciones del Consejo}*

8. *Pide* al Consejo que lleve a cabo trabajo adicional en lo que respecta a una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional, explorando, también, la viabilidad de una meta más ambiciosa que supere la tasa anual de mejoras de rendimiento de combustible del 2% para el período de 2021 a 2050, a fin de someterla a la consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI; *{basado en la HLM-DEC, párrafo 3}*

9. *Conviene* en que las metas mencionadas en los párrafos 4 y 5 anteriores no atribuirían compromisos concretos a cada uno de los Estados, y en que las circunstancias diferentes, las capacidades respectivas y la contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados a la concentración de emisiones de GEI de la aviación en la atmósfera determinarán la forma en que cada Estado podría contribuir al logro de las metas a las que se aspira a escala mundial; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 4}*

10. *Alienta* a los Estados a presentar a la OACI sus planes de acción con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 7}*

11. *Insta* a aquellos Estados que opten por preparar sus planes de acción, a que los presenten a la OACI para finales de junio de 2012, a fin de que la OACI pueda estimar el enfoque colectivo que le permita lograr las metas mundiales a las que se aspiran; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado y en ellos debería darse a conocer sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia: *{basado en la HLM-DEC, párrafo 7}*

12. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con el crecimiento neutro en carbono y proporcione orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen sus planes de acción, a fin de que los mismos realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria sus planes de acción a la OACI; *{basado en la HLM-DEC, párrafo 7 y la HLM-REC, párrafo 14}*

13. *Pide* al Consejo que considere una excepción *de minimis* para los Estados que carezcan de niveles de actividad importantes en el campo de la aviación internacional, en cuanto a la presentación a la OACI de planes de acción e informes regulares sobre emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación; *{citado de la HLM-REC, párrafo 11}*

14. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprenda la labor de determinar un marco mundial de medidas basadas en criterios de mercado (MBM) para la aviación internacional, que incluya una explicación más a fondo de los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para someterlo a la consideración del 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI; *{basado en la HLM-DEC, párrafo 5 y las deliberaciones del Consejo}*

15. *Insta* a los Estados a que respeten los principios rectores que se enumeran en el Anexo, al elaborar y aplicar nuevas MBN para la aviación civil internacional, que emprendan negociaciones constructivas con otros Estados con miras a alcanzar un medio susceptible de ser aceptado y aplicar las MBN para la aviación internacional tras celebrar consultas bilaterales y/o multilaterales y acuerdos entre los Estados interesados: *{basado en la HLM-DEC, párrafo 5 y las deliberaciones del Consejo}*

16. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros y organizaciones internacionales, explore la viabilidad de un plan mundial de MBN emprendiendo estudios ulteriores sobre los aspectos técnicos, los beneficios ambientales, las repercusiones económicas y las modalidades de dicho plan, para someterlo a la consideración del 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI; *{basado en las deliberaciones del Consejo}*

17. *Reconoce* que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono de corto plazo constituyen una manera práctica de compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> e *invita* a los Estados a que alienten a sus explotadores que deseen tomar medidas con prontitud a que utilicen la compensación de carbono, en

particular mediante el empleo de créditos generados por mecanismos reconocidos internacionalmente como el mecanismo de desarrollo limpio (MDL); *{basado en la A36-22, Apéndice L, párrafo 1 c) y d)}*

18. *Pide* al Consejo que recopile información sobre el volumen de las compensaciones de carbono adquiridas en relación con el transporte aéreo, y que siga preparando y difundiendo las mejores prácticas y herramientas, como la calculadora de emisiones de carbono, de la OACI, que ayudarán a armonizar la ejecución de programas de compensación de carbono; *{basado en la A36-22, Apéndice L, párrafo 1 c)}*

19. *Pide* al Consejo que, basándose en información aprobada por sus Estados miembros, notifique regularmente a la CMNUCC las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado mediante las medidas de implantación en el sector; *{citado de la HLM-DEC, párrafo 6}*

20. *Pide* a los Estados que:

- a) promuevan la investigación científica para seguir enfrentando las incertidumbres detectadas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en el Cuarto informe de evaluación publicado recientemente; *{citado de la A36-22, Apéndice I, párrafo 2 a)}*
- b) se aseguren de que en las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático que lleven a cabo el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas se incluya información actualizada sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves; *{citado de la A36-22, Apéndice I, párrafo 2 b)}*
- c) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 7}*
- d) aceleren la creación e implantación de encaminamientos y procedimientos más eficientes para reducir las emisiones de la aviación; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 14 b)}*
- e) aceleren las iniciativas para lograr beneficios ambientales a través de la aplicación de tecnologías basadas en satélites para mejorar la eficiencia de la navegación aérea y colaborar con la OACI para que estos beneficios lleguen a todas las regiones y Estados; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 14 c)}*
- f) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas y otras de índole institucional para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de ATM para un uso eficiente del espacio aéreo desde el punto vista ambiental; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 14 e)}*
- g) preparen medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación; *{citado de CAAF-REC, párrafo 6}*
- h) trabajen conjuntamente por conducto de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes, para intercambiar información y mejores prácticas y, en particular, para

llegar a una definición común de los requisitos de sostenibilidad para los combustibles alternativos; *{citado de CAAF-DEC, párrafo 3 y CAAF-REC, párrafo 7}*

- i) consideren medidas para apoyar la investigación y desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, inversiones en nuevos cultivos de materias primas e instalaciones de producción, así como incentivos para estimular la comercialización y el uso de dichos combustibles, a fin de acelerar la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación; *{citado de CAAF- REC, párrafo 20}*

21. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación y el cambio climático; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 3}*
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación; *{citado de la A36-22, Apéndice I, párrafo 4}*
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluidos los impactos potenciales para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de mitigar las emisiones de los motores de aeronave del modo más eficaz en función de los costos; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 4}*
- d) proporcione la orientación y guía necesarias a las Oficinas regionales de la OACI para asistir a los Estados en estudios, evaluaciones y desarrollo 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 a través de sus diferentes programas; *{citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 5}*
- e) concluya lo antes posible la elaboración de una norma mundial sobre el CO<sub>2</sub> para las aeronaves, prevista para 2013; *{citado de la HLM-REC, párrafo 2, con información actualizada del C-DEC 190/4 (Informe CAEP/8)}*
- f) explique más detalladamente el método de medición del rendimiento de combustible, abarcando a la aviación corporativa internacional, y establezca metas tecnológicas y operacionales a mediano y largo plazos para el consumo de combustible de aeronaves; *{basado en la HLM-REC, párrafo 13, A36-22, Apéndice K, párrafo 11 a) y el C-DEC 190/4 (Informe CAEP/8)}*
- g) aliente a los Estados miembros e invite a la industria a que participen activamente en el trabajo futuro sobre los combustibles alternativos sostenibles para la aviación que promueve la OACI; *{citado de la CAAF-REC, párrafo 10}*
- h) adopte las medidas necesarias con la finalidad de considerar un marco para la financiación de proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles

alternativos de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado; *{citado de la CAAF-DEC, párrafo 9 y CAAF-REC, párrafo 19}*

- i) siga creando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios asociados a las mejoras de la ATM y promueva e intensifique sus esfuerzos en la preparación ulterior de normas y métodos recomendados sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional; *{Primera parte: citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 11. b), Segunda parte: citado de la HLM-REC párrafo 5}*
- j) ponga énfasis en aumentar los ahorros de combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea de la OACI, y aliente a los Estados e interesados a desarrollar modelos de control de flujo y gestión del tránsito aéreo para optimizar los beneficios ambientales y a promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación civil; *{Primera parte: citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 11 c); segunda parte: citado de A36-22, Apéndice K, párrafo 13; tercera parte: citado de la A36-22, Apéndice K, párrafo 12}*
- k) determine 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 y consumo de combustible; *{citado de la HLM-REC, párrafo 9}*
- l) 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; *{citado de la HLM-REC, párrafo 10}*
- m) considere métodos para proporcionar a los países en desarrollo asistencia técnica y financiera en el procedimiento de notificación; *{citado de la HLM-REC, párrafo 14}*
- n) amplíe la labor respecto a medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, incluida la posible aplicación de mecanismos de mercado; *{citado de la HLM-REC, párrafo 7}*
- o) supervise y divulgue la información pertinente sobre las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y *{basado en la C-DEC 190/4 (Informe CAEP/8)}*
- p) 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, por lo que respecta a la iniciativa, y siga desarrollando y ejecutando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión de la sostenibilidad de la Organización. *{basado en la C-DEC 190/5 (A37-WP/22)}*

### Anexo

A continuación figuran los principios para elaborar y aplicar medidas basadas en criterios 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 mitigación de las emisiones GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían asegurar la compatibilidad con las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían evitar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado y respetar la no discriminación entre los explotadores participantes;
- h) las MBM deberían dar un trato justo y equitativo a la aviación internacional;
- i) las MBM deberían reconocer los logros iniciales e inversiones en rendimiento del combustible para la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían incluir el acceso adecuado a los mercados de carbono;
- l) de ser necesario, debería evaluarse la equivalencia de las MBM basándose en la eficacia medida en términos de las reducciones en las emisiones de CO<sub>2</sub>;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones especiales, incluida la disposición *de minimis* para tener en cuenta a los pequeños contribuyentes de emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional;
- n) cuando generen ingresos, las MBM deberían utilizarse con fines de mitigación y adaptación, así como para asistir y apoyar a los países en desarrollo;
- o) las MBM deberían establecerse con arreglo a un marco global; y
- p) cuando se logren reducciones de las emisiones por medio de las MBM, éstas deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones.