



A37-WP/402  
P/66  
710/10

## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 17 (Sección sobre el cambio climático)

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 17 (Sección sobre el cambio climático) ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 17/2.

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

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente**

...

**17.3 CAMBIO CLIMÁTICO**

17.3.1 El Consejo había presentado la nota WP/23 y Corrigiendo núm. 1 sobre el progreso en relación con el desarrollo y la utilización de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. El 36º período de sesiones de la Asamblea había alentado al Consejo a promover un mayor entendimiento relativo al posible uso de combustibles alternativos de aviación y sus repercusiones en cuanto a las emisiones. A modo de respuesta, la OACI patrocinó un Seminario sobre la aviación y los combustibles alternativos en febrero de 2009 y una Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF) en noviembre de 2009. La CAAF aprobó una Declaración, Recomendaciones y el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación.

17.3.2 Se ha demostrado que los combustibles alternativos de sustitución directa constituyen una solución técnicamente válida que podría ofrecer ventajas medioambientales potencialmente significativas. Sin embargo, se necesitan marcos normativos y financieros que garanticen la disponibilidad de tales combustibles en cantidades suficientes y de manera oportuna para su utilización en la aviación. Si bien el asunto no atañe en forma exclusiva a la aviación, la definición de criterios de sostenibilidad también sigue siendo un elemento clave. Esto fue señalado por varios Estados y un observador, los cuales también manifestaron asimismo la opinión de que la labor futura debería centrarse en aquellos combustibles que no afectan a la seguridad de los alimentos.

17.3.3 El Comité reconoció los logros de la Organización en cuanto a la promoción de un mejor entendimiento relativo al posible uso de combustibles alternativos y sus repercusiones en cuanto a las emisiones, de acuerdo con lo solicitado por la última Asamblea. También apoyó la continua labor de la Organización para facilitar, a escala mundial, la promoción y armonización de las iniciativas tendientes a alentar y apoyar el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación internacional. El Comité convino asimismo en tomar en consideración la información contenida en la nota WP/23 y Corrigiendo núm. 1, especialmente las recomendaciones de la CAAF, para la actualización de la Resolución A36-22.

17.3.4 En la nota WP/27, el Consejo presentaba un informe sobre los progresos alcanzados desde el 36º período de sesiones de la Asamblea en relación con la protección del medio ambiente y la aviación en otros organismos de las Naciones Unidas. La nota contenía información sobre la evolución de los acontecimientos derivados del proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Organización Marítima Internacional (OMI), y el Grupo intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

17.3.5 Desde el 36º período de sesiones de la Asamblea ha continuado el enlace con otros organismos de las Naciones Unidas, a los efectos de obtener una mejor comprensión científica de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, así como de investigar la cooperación y la sinergia en materia de formulación de políticas para limitar o reducir las emisiones de la aviación. El Comité reconocía los progresos alcanzados por la Organización en cuanto al fortalecimiento de su cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, y apoyaba la continua cooperación de la Organización con dichos organismos de las Naciones Unidas. También convino en tomar en consideración la información contenida en la nota WP/27, para la actualización de la Resolución A36-22.

17.3.6 En la nota WP/22, el Consejo presentaba un informe sobre la cooperación de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas que participaban en la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas (CNUN), la cual había sido lanzada en 2007 por el Secretario General de las Naciones Unidas y recibido el respaldo de la Junta de jefes ejecutivos de las Naciones Unidas.

17.3.7 En 2009, el sistema de las Naciones Unidas cuantificó sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) por primera vez. El inventario fue preparado utilizando la calculadora de gases de efecto invernadero, del PNUMA, para las emisiones procedentes de las instalaciones y servicios, de las operaciones y viajes que no sean los viajes aéreos, y la calculadora de emisiones de carbono, de la OACI, para las emisiones relacionadas con la aviación. La OACI adaptó su calculadora a las necesidades específicas de la iniciativa CNUN y brindó amplio apoyo e instrucción a todas las organizaciones participantes, a fin de lograr que la preparación de este inventario de emisiones fuese posible. Dado que los viajes por vía aérea son responsables de aproximadamente la mitad del total de emisiones de las Naciones Unidas, el perfeccionamiento de la calculadora de la OACI y la continua cooperación con los otros organismos de las Naciones Unidas es de importancia fundamental para el éxito de la iniciativa CNUN, y para el fortalecimiento de la función de liderazgo de la OACI respecto a asuntos relativos a la aviación.

17.3.8 El Comité convino en solicitar que el Consejo continuara cooperando con la iniciativa CNUN y siguiera estando a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación. También solicitó al Consejo que elaborara aún más, e implantara la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión de la sostenibilidad, comprendido el Plan de reducción de emisiones para 2011-2013, en armonía con la política general de las Naciones Unidas.

17.3.9 El Consejo presentó un informe (WP/25) sobre los progresos alcanzados por la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático desde el 36º período de sesiones de la Asamblea, a modo de referencia para la revisión y actualización de los Apéndices I a L de la Resolución A36-22. En respuesta a lo solicitado por el 36º período de sesiones de la Asamblea, en el sentido de desarrollar un Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, de la OACI, el Consejo convocó la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV) en octubre de 2009, a fin de examinar el Programa de acción elaborado por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC). La HLM-ENV respaldó plenamente el Programa de acción del GIACC y aprobó la Declaración y Recomendaciones, que incluyen lo siguiente:

- a) una meta mundial de 2% anual de mejoramiento del rendimiento de combustible hasta el año 2050, y nuevos estudios sobre la factibilidad de establecer metas más ambiciosas a mediano y largo plazos, lo que incluye el crecimiento neutro en carbono y las reducciones de las emisiones;
- b) la elaboración de una norma mundial sobre CO<sub>2</sub> para las aeronaves y facilitación de más cambios operacionales para reducir las emisiones de la aviación;
- c) la elaboración de un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional;
- d) la elaboración de medidas para asistir a los Estados en desarrollo y facilitar el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad; y

- e) la presentación de los planes de acción de los Estados, con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales de datos para la OACI sobre su consumo de combustible de aviación.

17.3.10 La Declaración y Recomendaciones de la HLM-ENV establecen un equilibrio entre las opiniones de todos los Estados miembros y representan su voluntad colectiva y determinación de actuar de manera coherente y cooperativa con respecto a la aviación internacional y el cambio climático. Éste es el primer y único acuerdo armonizado mundialmente de un sector con respecto a una meta para abordar sus emisiones de CO<sub>2</sub>.

17.3.11 En diciembre de 2009, se presentaron a la COP15 los resultados de la HLM-ENV y de la CAAF. Aunque en la COP15 no se tomó una decisión específica acerca de la manera de abordar el problema de las emisiones de GEI de la aviación internacional, se ofreció a la OACI la oportunidad de avanzar aún más en relación con las recomendaciones de la HLM-ENV y la CAAF, y de contribuir significativamente al proceso de negociación de un futuro acuerdo sobre el cambio climático.

17.3.12 El Presidente del Consejo creó un grupo oficioso integrado principalmente por Directores Generales de Aviación Civil de 19 Estados, a los que se encargó la tarea de asistirlo en la preparación del texto de un proyecto de Resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático.

17.3.13 El grupo se reunió en marzo y en junio de 2010, y se centró en tres asuntos clave en los cuales sería posible avanzar atendiendo a las recomendaciones de la HLM-ENV, a saber: 1) exploración de metas más ambiciosas; 2) elaboración de un marco para las medidas basadas en criterios de mercado; y 3) elaboración de medidas para asistir a los Estados. El grupo analizó asimismo el desarrollo y la utilización de combustibles alternativos de aviación sostenibles, las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional, y la contribución de la OACI a la iniciativa CNUN.

17.3.14 En su 190º período de sesiones, el Consejo examinó un proyecto de texto de Resolución sobre el cambio climático. Después de un considerable intercambio de pareceres, no le fue posible convenir en torno a un texto para su sumisión a la Asamblea.

17.3.15 En la nota WP/188, el Reino de Bahrein manifestaba sus preocupaciones con respecto a los efectos perjudiciales previstos en relación con el hecho de exigir impuestos a todas las líneas aéreas, especialmente las de los países en desarrollo, y pedía a los Estados cuya intención fuera la de exigir tales medidas, a que reconsideren el asunto y posterguen las medidas hasta que se haya deliberado acerca de la cuestión y se acuerden orientaciones en la OACI. En la nota se ponía de relieve que los Estados deberían otorgar prioridad a los medios efectivos para reducir las emisiones de la aviación, tales como el hecho de acortar las rutas aéreas e impulsar la utilización de combustibles alternativos.

17.3.16 China presentó las notas WP/181, 272 y 304, a modo de contribución hacia el logro de avances en la presente Asamblea en torno a la aviación internacional y el cambio climático. En particular, China ponía de relieve cuatro puntos que reflejaban el mensaje principal de estas notas de estudio: la OACI debería guiarse por el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) en el marco de la CMNUCC; la nueva labor de la OACI consiste en asistir a los Estados en el logro de la meta de 2% anual de mejoramiento del rendimiento de combustible; la meta de crecimiento neutro en carbono no es realista ni equitativa para los Estados en desarrollo; y no debe permitirse que ningún Estado adopte medidas unilaterales por lo que respecta a las medidas basadas en criterios de mercado.

17.3.17 En la nota WP/109, Colombia ponía de relieve el papel de liderazgo que la OACI debe continuar desempeñando, mediante la búsqueda de la cooperación de sus Estados miembros para gestionar los impactos de las emisiones de la aviación a través de medios tecnológicos y mejoras operacionales. Colombia también apoyaba la directriz de la OACI sobre el comercio de derechos de emisión para la aviación internacional, siempre y cuando la incorporación de las líneas aéreas de otros Estados se realice sobre la base del consentimiento mutuo, respetando el derecho de cada Estado de determinar la mejor manera de gestionar las emisiones de la aviación por parte de sus compañías aéreas.

17.3.18 En la nota WP/216, Indonesia proporcionaba información sobre su postura y los esfuerzos realizados en torno a la aviación y el cambio climático. En la nota se apoyaba la elaboración y presentación a la OACI de planes de acción de los Estados sobre las iniciativas que se llevarían a cabo para la gestión del impacto de la aviación en el cambio climático, así como las actualizaciones anuales relativas a datos sobre tráfico y utilización de combustible. Indonesia proponía que la Asamblea considerara el establecimiento de tres o cuatro proyectos piloto que constituirían la orientación para Estados individualmente o para grupos de Estados, por lo que respecta a la elaboración de planes de acción.

17.3.19 En la nota WP/275, la Federación de Rusia ponía de relieve cuestiones problemáticas relacionadas con la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado por lo que respecta a la aviación internacional, y pedía a los Estados que se abstuvieran de aplicar medidas basadas en criterios de mercado en forma unilateral hasta que la OACI adoptara una decisión de alcance mundial. En la nota también se incluía una propuesta relativa a proporcionar financiación adecuada para los programas de protección ambiental, de la OACI.

17.3.20 En la nota WP/251, Sudáfrica apoyaba la función de liderazgo de la OACI por lo que respecta a la aviación internacional y el cambio climático, mediante la elaboración exitosa del Programa de acción. En la nota se mencionaba que seguían existiendo oportunidades para abordar las emisiones de la aviación a través de medidas tecnológicas y operacionales, y que las medidas basadas en criterios de mercado deben fundarse en el principio de CBDR y en el principio del consenso sin la adopción de medida unilateral alguna. En la nota también se presentaban las realizaciones por Sudáfrica para reducir las emisiones de la aviación, y se apoyaba el suministro de asistencia por la OACI a los Estados en desarrollo, en el ámbito de recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades para fortalecer sus habilidades para llevar a la práctica el Programa de acción.

17.3.21 En la nota WP/185, Estados Unidos proporcionaba una actualización sobre el progreso alcanzado y los planes futuros para someter a ensayo, calificar para su utilización e implementar los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. En la nota se ponía de relieve la necesidad de alentar a los Estados a colaborar en el desarrollo, los ensayos y las demostraciones de los combustibles alternativos avanzados de aviación. En la nota se reafirmaba la función de la OACI en cuanto a la facilitación del intercambio internacional de información entre los Estados respecto a los esfuerzos relativos a investigación y desarrollo, calificación, y financiamiento y comercialización de los combustibles alternativos sostenibles de aviación. En la nota se alentaba asimismo a la OACI a mantenerse informada de las iniciativas de los expertos de los Estados y organizaciones internacionales pertinentes que participen en actividades para evaluar las emisiones GEI durante el ciclo de vida y la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación.

17.3.22 En la nota WP/186, Canadá, Estados Unidos y México expresaron su postura sobre una meta mundial más ambiciosa y un marco para medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional. Reconocían que la cuestión de identificar una meta global más ambiciosa más allá de la mejora del rendimiento del combustible y la cuestión de la forma en que los Estados elaboran y consultan sobre medidas basadas en criterios de mercado aplicadas a la aviación internacional habían sido los puntos centrales del debate del grupo oficioso del Presidente, y subrayaron la necesidad de un acuerdo sobre estas cuestiones como un “conjunto de medidas”.

17.3.23 Propusieron una meta mundial más ambiciosa de crecimiento neutro en carbono para 2020 comparado con los niveles de 2005, sirviendo como una demostración concreta del compromiso de la OACI y sus Estados miembros de contribuir a los esfuerzos por limitar a 2°C el aumento de la temperatura media mundial. Destacaron también la necesidad de reconocer que, si bien todos los Estados lucharían por alcanzar este objetivo, las emisiones de algunos Estados pueden aumentar debido al crecimiento previsto de su tráfico aéreo internacional hasta que se desarrollen e implanten tecnologías, combustibles y medidas que generen menos emisiones. Se sugirió también que se alentara a todos los Estados a presentar planes de acción a la OACI para mediados de 2012 a fin de contribuir a alcanzar las metas colectivas; dejando a los Estados situados por debajo del umbral *de minimis* de actividad de la aviación internacional en libertad de presentarlos si así lo deseaban.

17.3.24 Con respecto al marco para las medidas basadas en criterios de mercado, en particular la cuestión del acuerdo mutuo entre Estados para la aplicación del comercio de emisiones a la aviación internacional, sugirieron que los Estados que procuraban aplicar el comercio de emisiones a la aviación internacional buscaran el compromiso de otros Estados cuyos transportistas resultarían afectados, con el propósito de avanzar por acuerdo mutuo, de ser posible. Sugirieron también que los Estados que reciban dichas propuestas deberían establecer compromisos constructivos con los Estados proponentes.

17.3.25 En la nota WP/240, Costa Rica expresó su interés en la elaboración e implantación, en colaboración con España, de un plan de acción que incluiría un conjunto de medidas y acciones que se aplicarían en los diferentes procesos del transporte aéreo para reducir las emisiones de GEI. Mencionó que el plan de acción que ha de establecer Costa Rica se presentaría en un futuro próximo a la OACI con la intención de beneficiar a otros Estados con intereses y responsabilidades comunes para hacer frente a los retos del cambio climático con su iniciativa. También apoyó la nota WP/216 presentada por Indonesia y sugirió que la iniciativa de Costa Rica se considerara como uno de los proyectos piloto de la OACI.

17.3.26 En la nota WP/108, Bélgica, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y Eurocontrol, apoyaban el enfoque global de la OACI para reducir las emisiones procedentes de la aviación e instaban a todos los Estados a contribuir al esfuerzo mundial tomando medidas sin demora para reducir significativamente las repercusiones de la aviación en el clima. La UE subrayaba la necesidad de reconocer el aumento de la temperatura media mundial por encima de los niveles preindustriales no debía ser superior a 2°C; reconocer que las mejoras anuales del 2% en el rendimiento del combustible no lograrán las reducciones de emisiones necesarias; y adoptar metas a mediano y largo plazo sobre reducción de las emisiones que sean compatibles con el objetivo de 2°C. Por consiguiente, la UE abogaba por que el objetivo de reducción mundial de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación internacional consistiera en una reducción de 10% para 2020 en comparación con los niveles de 2005.

17.3.27 Como parte del enfoque global, la UE considera que las medidas basadas en criterios de mercado son indispensables para el logro de metas debidamente ambiciosas. La legislación de la UE sobre el comercio de derechos de emisión (ETS) prevé que, cuando un país tercero tome medidas para reducir las repercusiones en el cambio climático de los vuelos que salen de sus aeropuertos, la UE considerará las opciones existentes para armonizar de la mejor manera posible su plan con las medidas de dicho país. Por consiguiente, la UE alienta a los demás países a adoptar sus propias medidas y está dispuesta a iniciar conversaciones bilaterales con todo país que haya adoptado tales medidas. Además, la legislación indica claramente que en caso de acuerdo sobre medidas mundiales en el marco de la OACI, la UE considerará adaptar su ETS en consecuencia. La UE destacó que es importante que la OACI elabore un marco mundial para las medidas basadas en criterios de mercado que facilite una acción eficaz, más bien que obstaculizarla. Podría lograrse un futuro marco mundial vinculando o reconociendo mutuamente medidas elaboradas a nivel estatal o regional que deberían acogerse con satisfacción, dado que contribuyen al marco mundial.

17.3.28 En la nota WP/316, presentada por Bélgica, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y por los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y por Eurocontrol, se explicaba que algunos Estados tienen mercados de aviación más pequeños y contribuyen menos al total de emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional, y que puede preverse que estos Estados contribuyan de modo diferente para alcanzar la meta mundial. Los Estados europeos estaban dispuestos a que esto se reconociera en la Resolución mediante la inclusión de una disposición sobre el *de minimis*, que dejaría en claro que no se prevé que los Estados que están por debajo de cierto umbral adopten pronto medidas para contribuir al logro de la meta mundial. Estimaban que ese enfoque puede ofrecer una base para alcanzar un acuerdo en esta Asamblea e instaban a los Estados a respaldar la inclusión de una disposición de este tipo en la Resolución, como parte de un marco general que facilitaría medidas eficaces para reducir las emisiones de la aviación internacional.

17.3.29 En la nota WP/271 (Revisión núm. 1), Cuba y 21 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) solicitaban que la cuestión ambiental de emisiones de los motores de las aeronaves se resuelva por medio de un proceso gradual y consensual dirigido por la OACI, sin unilateralidad, y que se promueva la cooperación entre todas las partes. En la nota también se apoyaba el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, sin que comprometa el desarrollo económico y social de los países en desarrollo y de los menos adelantados.

17.3.30 En la nota WP/187 (Revisión núm. 1), los 53 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) apoyaban el programa de acción del GIACC y ponían de relieve la necesidad de reducir las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional empleando un conjunto de medidas que incluirían las que facilitan el acceso a la asistencia en el caso de los Estados en desarrollo. Dichos países subrayaban que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas debería aplicarse a todas las medidas adoptadas por la OACI para mitigar las emisiones procedentes de la aviación, y solicitaban la provisión de asistencia de la OACI a los Estados en desarrollo en el área de financiación, transferencia de tecnología y creación de capacidad para la ejecución del programa de acción y otras iniciativas para limitar o reducir las emisiones de las aeronaves.

17.3.31 Los Estados africanos también expresaban su objeción a decisiones unilaterales respecto a las medidas basadas en criterios de mercado por los Estados o regiones a través de las fronteras, y sostenían que la OACI debería continuar siendo el vehículo para dirigir y resolver todas las cuestiones de aviación civil relacionadas con el medio ambiente, incluidas las medidas basadas en criterios de mercado.

17.3.32 En la nota WP/217, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en nombre del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la IATA, el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) destacaba la urgente necesidad de que los Estados convengan en un marco mundial, con principios establecidos por la OACI, como el medio más apropiado para afrontar el problema de las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por la aviación internacional y evitar medidas de políticas contradictorias y unilaterales que resultan ineficaces. Los objetivos colectivos de la aviación incluyen una mejora anual media de 1,5% del rendimiento del combustible hasta 2020, logrando el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y una trayectoria hasta una reducción del 50% de las emisiones netas de CO<sub>2</sub> en 2050, en comparación con 2005. Para alcanzar estos objetivos ambiciosos se necesitará un enfoque polifacético con un firme compromiso e inversiones de todas las partes interesadas de la aviación, incluidos los gobiernos. La industria de la aviación propuso, como parte de su marco mundial, los principios relativos a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional.

17.3.33 En la nota WP/174, la Organización Mundial del Turismo (OMT) explicaba que estaba tratando de encontrar medios que permitieran la adaptación del turismo al cambio climático y la mitigación de las emisiones, reforzando al mismo tiempo la contribución del sector al desarrollo socioeconómico. En ese contexto, la OMT presentó una declaración de su postura sobre el transporte aéreo de pasajeros para que se tomara en consideración al elaborar un marco de política sobre la aviación internacional y el cambio climático.

17.3.34 El Comité tomó nota de la información proporcionada en la nota WP/117 presentada por la India y en la nota WP/241 presentada por el ACI.

17.3.35 El Secretario General presentó la nota WP/262, con una propuesta de Resolución de la Asamblea para sustituir los Apéndices I a L de la Resolución A36-22, que tenía por finalidad facilitar las deliberaciones durante la Asamblea.

17.3.36 En la nota se presentaba el progreso alcanzado en la labor de la Organización en este campo desde la celebración de la reunión HLM-ENV, incluyendo la CAAF, en noviembre de 2009, la CAEP/8, en febrero de 2010 y el Coloquio sobre la aviación y el cambio climático, en mayo de 2010. En la nota también se describía el trabajo realizado por un grupo oficioso creado por el Presidente del Consejo para asistir en la preparación de un proyecto de texto de Resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático, que se centró en tres cuestiones clave que podían adelantarse en respuesta a lo solicitado por la HLM-ENV, a saber: 1) explorar la viabilidad de fijar metas más ambiciosas, 2) elaborar un marco para medidas basadas en criterios de mercado, y 3) ampliar las medidas para ayudar a los Estados. El Grupo también analizó la inclusión de nuevas disposiciones a fin de reflejar los adelantos logrados en el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación; la necesidad de explorar las repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional; y la labor de la OACI relacionada con la iniciativa de neutralidad climática en las Naciones Unidas (CNUN).

17.3.37 El Secretario General recalcó las cuatro premisas clave que el Consejo había considerado como aquéllas en que debería basarse la labor sobre la aviación internacional y el cambio climático que se realizaría por conducto de la OACI:

- 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 CMNUCC. La OACI se ocupa únicamente de la aviación internacional, que es de carácter mundial, mientras que la CMNUCC 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.

17.3.38 A este respecto, el Secretario General propuso en las cláusulas dispositivas 5, 6 y 7 en el Apéndice de la nota WP/262 el texto relacionado con las metas a mediano plazo. En lo atinente a las medidas basadas en criterios de mercado, el texto que se proponía en las cláusulas dispositivas 14, 15 y 16 del Apéndice de la nota tenía como finalidad servir de base para iniciar las deliberaciones y adelantar la tarea de redactar un texto que permitiera llegar a un acuerdo durante la Asamblea. En relación con las disposiciones sobre la asistencia a los Estados, en el texto propuesto en las cláusulas dispositivas 10, 11 y 12 del Apéndice se preveía que la OACI proporcionaría orientación y otra asistencia técnica para que los Estados prepararan sus planes de acción. En la Cláusula dispositiva 20 del Apéndice también se preveía la asistencia a los Estados.

17.3.39 Al preparar el texto del proyecto de resolución, se había procurado en lo posible reflejar el texto exacto de acuerdos pasados, indicándose en el Apéndice si el texto se “había *citado* textualmente” a título de referencia. En la redacción de las disposiciones restantes se tuvieron en cuenta los comentarios formulados por los delegados.

17.3.40 El Comité tomó nota del significativo avance logrado por la OACI en el campo de la aviación internacional y el cambio climático desde el 36º período de sesiones de la Asamblea.

17.3.41 El presidente del Comité Ejecutivo señaló que existían diferentes opiniones entre los Estados y sugirió que un grupo oficioso ayudara al presidente a proponer el mejor medio de adelantar la labor. El presidente del Comité Ejecutivo estableció el grupo oficioso, con representación geográfica apropiada (Alemania, Arabia Saudita, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, India, Japón, México, Nigeria, Reino Unido, República de Corea, Singapur y Sudáfrica), para adelantar la redacción de la Resolución adjunta a la nota WP/262, teniendo en cuenta que todas las demás notas se tendrían en consideración. El Comité tomó nota de que otros Estados, a saber, Argentina, Barbados, Cuba y Egipto, podrían participar en el grupo oficioso.

17.3.42 Al finalizar su cuarta sesión, se presentó al Comité un mensaje vídeo del Secretario Ejecutivo de la CMNUCC. En él se destacaba que la OACI había dado la pauta al elaborar un plan de acción mundial sobre la aviación internacional y el cambio climático que incluye una meta mundial de mejoramiento en el rendimiento del combustible de un 2% hasta 2050. La CMNUCC indicó que deberían

explorarse las sinergias entre la OACI y la CMNUCC respetando la independencia y los procesos de toma de decisiones particulares de las dos organizaciones. Asimismo señaló que para reconciliar los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) de la CMNUCC y de no discriminación de la OACI era necesario que existiera respeto mutuo entre los dos procesos, liderazgo político y pensamiento innovador. La CMNUCC alentó a la Asamblea a actuar tomando medidas audaces y adoptando una firme resolución sobre la aviación y el cambio climático. Asimismo señaló que la comunicación de las medidas prácticas adoptadas para reglamentar la cuestión de las emisiones a la CMNUCC constituiría una contribución significativa del sector a los resultados de Cancún.

17.3.43 El presidente del Comité Ejecutivo presentó los resultados del grupo de trabajo oficioso y el informe sobre esta cuestión. El presidente comunicó que el grupo oficioso se había reunido en varias oportunidades y había participado en deliberaciones sustanciales con gran espíritu de cooperación. El grupo pudo avanzar de manera significativa y superar la mayor parte de las brechas. Sin embargo quedaban elementos respecto de los cuales todavía había desacuerdo y el texto propuesto en la Resolución 17/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático, refleja el mejor texto de transacción logrado por el presidente.

17.3.44 En consecuencia, se sometió para su adopción la Resolución 17/2, resultante de la información actualizada de los Apéndices I, J, K y L de la Resolución A36-22.

**Resolución 17/2: 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;

*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;

*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 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);

*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;

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

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

*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;

*Tomando nota* de la opinión científica de que el aumento de la temperatura media mundial por encima de los niveles preindustriales no debería ser superior a 2°C;

*Reconociendo* los principios y disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas y el hecho de que los países desarrollados tomarán la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

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

*Reconociendo* que esta Resolución no sienta un precedente o prejuzga los resultados de las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto ni tampoco representa la postura de las Partes en la CMNUCC y en su Protocolo de Kyoto;

*Tomando nota* de que, 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 materia de rendimiento del combustible, un conjunto de medidas y los medios para medir el progreso;

*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;

*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;

*Tomando nota* de que la HLM-ENV/09 declaró que la OACI establecería un proceso 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, y teniendo presentes también las Resoluciones de la Asamblea de la OACI y los apéndices pertinentes, con objeto de finalizar rápidamente dicho proceso;

*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 la emisiones de la aviación;

*Tomando nota también* de que la CAAF/09 estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI;

*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;

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

*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 seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en un promedio de 1,5% al año de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y reducir sus emisiones de carbono en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005;

*Reconociendo* la necesidad de vigilar y notificar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa;

*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;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que esta Resolución, conjuntamente con la Resolución 17/1, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, 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;

2. *Pide* al Consejo que:

a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;

- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare propuestas concretas y asesore lo antes posible a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de 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:

- a) las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los países en desarrollo;
- b) que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados 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 al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- c) que algunos Estados pueden tomar medidas más ambiciosas antes de 2020, lo que podría compensar un aumento de las emisiones debidas al crecimiento del transporte aéreo en los Estados en desarrollo;

- d) la madurez de los mercados de la aviación;
- e) el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y
- f) que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica las tecnologías, combustibles y otras medidas de reducción de las emisiones;

7. *Acepta* examinar, en su 38° período de sesiones, la meta mencionada en el párrafo 6 anterior en vista de los avances que se hayan hecho hacia su concreción, los nuevos estudios con respecto a la viabilidad de alcanzar la meta y la información pertinente de los Estados;

8. *Pide* al Consejo que explore 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 38° 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;

9. *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;

10. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar sus planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2012, a fin de que la OACI pueda compilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

11. *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 proporcione orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen sus planes de acción antes de fines de junio de 2012, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria sus planes de acción a la OACI;

12. *Resuelve* que se aplique un umbral *de minimis* de actividad de aviación internacional del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales respecto a la presentación de los planes de acción de los Estados, de la siguiente forma:

- a) los Estados cuya actividad esté por debajo del umbral no deberán presentar un plan de acción para el logro de las metas mundiales; y
- b) los Estados cuya actividad esté por debajo del umbral pero que voluntariamente hayan acordado contribuir al logro de las metas mundiales deberán presentar un plan de acción;

13. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprenda la labor de determinar un marco para las MBM para la aviación internacional, incluida una explicación más a fondo de los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para someterlo a la consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

14. *Insta* a los Estados a que respeten los principios rectores que se enumeran en el Anexo al elaborar nuevas MBM o aplicar las ya existentes a la aviación civil internacional, que emprendan consultas bilaterales o multilaterales constructivas y negociaciones con otros Estados para lograr un acuerdo;

15. *Resuelve* que se aplique un umbral *de minimis* de actividad de aviación internacional, compatible con los principios rectores del Anexo, del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales respecto a las MBM, de la siguiente forma:

- a) los explotadores de servicios aéreos comerciales de los Estados cuya actividad esté por debajo del umbral deberían poder eximirse de la aplicación de las MBM que se establecen a escala nacional, regional y mundial; y
- b) los Estados y regiones que instauren MBM podrán considerar también la conveniencia de eximir a otros explotadores de servicios aéreos de poca envergadura;

16. *Pide* al Consejo que examine el umbral *de minimis* para las MBM del párrafo 15, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de los Estados y las posibles repercusiones en la industria de la aviación y los mercados, y en relación con los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para fines de 2011;

17. *Insta* a los Estados a analizar las MBM actuales y previstas para la aviación internacional y asegurarse de que son compatibles con los principios rectores que se enumeran en el Anexo y las disposiciones 15 y 16 anteriores;

18. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros y organizaciones internacionales, explore la viabilidad de un plan mundial de MBM mediante estudios adicionales sobre los aspectos técnicos, los beneficios ambientales, las repercusiones económicas y las modalidades de dicho plan, teniendo en cuenta el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC y otros acontecimientos internacionales, según corresponda, y proporcione información sobre el avance para someterla a la consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

19. *Reconoce* que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono constituyen en el corto plazo una manera práctica de compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> e *invita* a los Estados a que alienten a los explotadores que deseen tomar medidas con prontitud a que utilicen la compensación de carbono, en particular mediante el empleo de créditos generados por mecanismos reconocidos internacionalmente como el MDL;

20. *Pide* al Consejo que recopile información sobre el volumen de las compensaciones de carbono adquiridas en relación con el transporte aéreo y que siga desarrollando y difundiendo mejores prácticas e instrumentos, como la calculadora OACI de emisiones de carbono, que ayuden a armonizar la instauración de programas de compensación de carbono;

21. *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;

22. *Pide* al Consejo que:

- a) estudie, identifique y desarrolle procesos y mecanismos para facilitar la prestación de asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo y facilitarles el acceso a recursos financieros tanto actuales como nuevos, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, y proporcione información sobre su avance, incluyendo los procesos y mecanismos elaborados, los resultados obtenidos y las nuevas recomendaciones, preliminarmente para fines de 2012 y al 38º período de sesiones de la Asamblea; y
- b) emprenda 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;

23. *Pide* a los Estados que:

- a) promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre la aviación y la atmósfera global y en el cuarto Informe de evaluación publicado recientemente;
- b) se aseguren de que en las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático que lleven a cabo el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas se incluya la información actualizada de que se disponga sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
- c) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020;
- d) aceleren la creación e implantación de rutas y procedimientos más eficientes para reducir las emisiones de la aviación;
- e) aceleren las iniciativas para lograr beneficios ambientales aplicando tecnologías de satélites para mejorar la eficiencia de la navegación aérea y colaboren con la OACI para que estos beneficios lleguen a todas las regiones y Estados;
- f) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales ATM para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- g) preparen medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- h) trabajen conjuntamente por conducto de la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes para intercambiar información y mejores prácticas; e

- 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;

24. *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 y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación en el cambio climático;
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico;
- d) proporcione la orientación y guía necesarias a las Oficinas regionales de la OACI para que asistan a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante sus diferentes programas;
- e) elabore una norma mundial sobre el CO<sub>2</sub> para las aeronaves, con el año 2013 como meta;
- 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;
- 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;
- h) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles alternativos de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- i) siga creando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios asociados a las mejoras de la ATM e intensifique sus esfuerzos en la preparación de nueva orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional;

- 
- j) ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea de la OACI y aliente a los Estados y a las partes interesadas a elaborar modelos de gestión del tránsito aéreo para optimizar los beneficios ambientales y a promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación civil;
  - 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;
  - 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;
  - m) emprenda un estudio sobre la posible aplicación a la aviación internacional del MDL del Protocolo de Kyoto;
  - n) supervise y divulgue 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
  - o) siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.
- — — — —

### Anexo

A continuación figuran los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en 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 reducción de las emisiones GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica inadecuada a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas basándose en la eficacia en función de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> o su evitación, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones *de minimis*;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo; y
- o) cuando se logren reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones.