



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En respuesta a la Resolución A37-19 de la Asamblea, en la cual se pide a la OACI y sus Estados miembros que participen activamente en el trabajo futuro sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación, la OACI emprendió actividades para promover y facilitar el surgimiento de estos combustibles en la aviación. Las actividades incluyen el intercambio de información, la promoción del diálogo entre los Estados y las partes interesadas, el mantenimiento del Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), la celebración del Seminario de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos en octubre de 2011, el lanzamiento de la iniciativa “*En ruta hacia un futuro sostenible*” en junio de 2012, el trabajo en curso acerca de las tendencias medioambientales, y el establecimiento del Grupo de expertos sobre combustibles alternativos sostenibles (SUSTAF) en junio de 2012.

El diálogo y el intercambio de información con los Estados y las partes interesadas, las recomendaciones del Grupo de expertos SUSTAF, el trabajo de la OACI en materia de tendencias medioambientales, en particular mediante la labor del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), y los planes de acción de los Estados, han permitido definir los desafíos y los problemas que deben abordarse para poder cuantificar facilitar aún más y promover el surgimiento de combustibles alternativos sostenibles en la aviación.

Las próximas prioridades son abordar las barreras económicas iniciales y garantizar la introducción a escala comercial sostenible. Es necesario que los Estados establezcan políticas especializadas que incluyan medidas y disposiciones de apoyo para garantizar la sostenibilidad.

Es preciso seguir trabajando para reflejar mejor en las evaluaciones de las tendencias medioambientales que realiza la OACI, los combustibles alternativos sostenibles y los cambios en las emisiones de los combustibles basándose en el ciclo de vida, para así poder determinar la contribución de dichos combustibles al logro de las metas a las que la aviación aspira.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las novedades, según se pide en la Resolución A37-19 de la Asamblea, y apoyar la labor permanente de la Organización para facilitar los esfuerzos de los Estados y la industria en el desarrollo y la introducción de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación; y
- b) considerar la información contenida en esta nota para actualizar la Resolución A37-19 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C — <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2014-2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/26, <i>Tendencias presentes y futuras en materia de ruido y emisiones de aeronaves</i> A38-WP/32, <i>Protección del medio ambiente – Novedades en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales</i> A38-WP/34, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En octubre de 2010, el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A37-19 en que se pedía a los Estados miembros que prepararan medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, como parte del conjunto de medidas para limitar las emisiones de carbono de la aviación internacional

1.2 Los avances y logros de los últimos cinco años han demostrado que los combustibles alternativos de sustitución directa¹ constituyen una solución técnicamente válida que no exigirá modificar las aeronaves ni la infraestructura de distribución de combustible. La introducción de estos combustibles en la aviación como medio para limitar las emisiones de carbono es particularmente pertinente ya que la aviación, a diferencia del transporte por carretera por ejemplo, no cuenta con alternativas para los combustibles líquidos en el futuro previsible. Además, la concentración de la distribución de combustible de aviación en un conjunto limitado de emplazamientos puede facilitar la introducción de combustibles nuevos respecto de los cuales el sector de la aviación ha confirmado un gran interés.

1.3 En la Resolución A37-19 se pide además a la OACI y sus Estados miembros que trabajen en forma conjunta para intercambiar información y mejores prácticas y que participen activamente en la labor futura sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

2. PROMOCIÓN Y FACILITACIÓN DEL SURGIMIENTO DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN

2.1 En la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF), en noviembre de 2009, se creó el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) como medio de consolidar y transmitir información sobre las actividades relativas a los combustibles alternativos existentes para la aviación. El GFAAF, accesible en el sitio web público de la OACI², contiene noticias, anuncios y actividades actualizadas sobre los combustibles alternativos para la aviación, descripciones de proyectos e iniciativas en curso y documentación de referencia con los enlaces pertinentes.

¹ Un combustible “de sustitución directa” es plenamente intercambiable con combustible de aviación A-1 convencional y completamente compatible con los sistemas actuales.

² Dirección internet del GFAAF: <http://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx>

2.2 Continuando con la labor de la Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos de 2009, la OACI organizó el Seminario sobre la aviación y los combustibles alternativos sostenibles, que se celebró en Montreal en octubre de 2011, para promover el diálogo entre Estados, instituciones financieras, productores de combustible y explotadores. En este evento se reunieron, con éxito, expertos y organizaciones que abordaron cuestiones pertinentes con respecto a los combustibles alternativos para la aviación y expresaron sus opiniones acerca de la necesidad de políticas y medidas mundiales para facilitar la introducción y aumentar la armonización en relación con la sostenibilidad³.

2.3 En junio de 2012, la OACI emprendió la iniciativa denominada *En ruta hacia un futuro sostenible*, en estrecha cooperación con gobiernos, explotadores, aeropuertos, proveedores de combustible y servicios de gestión del tránsito aéreo, lo cual permitió realizar cuatro vuelos de conexión, todos los cuales emplearon combustibles alternativos, de Montreal a la Cumbre Río+20. Cerca de 400 personas colaboraron en esta iniciativa, con la que se logró ahorrar 47 toneladas de CO₂ en el itinerario internacional más largo que se ha realizado con biocombustibles (véase la nota A38-WP/32, *Protección del medio ambiente – Novedades en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales*) y que transportó el número más elevado de pasajeros en vuelos comerciales con biocombustible en un plazo de 24 horas. Se ha publicado una presentación detallada de la iniciativa y ahora está disponible en el sitio web de la OACI⁴.

2.4 En julio de 2012, la OACI estableció el Grupo de expertos sobre combustibles alternativos sostenibles (SUSTAF) para elaborar recomendaciones destinadas a facilitar aún más el desarrollo y la introducción de los combustibles alternativos sostenibles de la aviación. El grupo se centró en la determinación de los desafíos principales a corto plazo que plantea la introducción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación y las soluciones para enfrentarlos. En particular, se abordó la cuestión de la sostenibilidad y el grupo se centró en definir las opciones que los Estados podrían aplicar para abordar la sostenibilidad de dichos combustibles. Asimismo, se definieron los ámbitos en que la participación de la OACI sería pertinente. Los resultados y recomendaciones del grupo de expertos SUSTAF figuran en el apéndice de esta nota, a título de información.

2.5 El Seminario de la OACI sobre asistencia para la acción – La aviación y el cambio climático y el Simposio de la OACI sobre la aviación y el cambio climático – Destino verde, celebrados en Montreal en octubre de 2012 y mayo de 2013, respectivamente, ofrecieron oportunidades adicionales para que la OACI promoviera el diálogo y el intercambio de información sobre el desarrollo de los combustibles alternativos sostenibles. Asimismo, un capítulo del informe ambiental está dedicado a este tema.

2.6 La OACI participó en el Pabellón de combustibles alternativos en junio de 2013, en la Exposición aérea de París, para promover la cooperación internacional en el desarrollo y la introducción de los combustibles alternativos en la aviación y la celebración del primer aniversario de la iniciativa *En ruta hacia un futuro sostenible* Río+20, en cuyo marco la OACI y sus asociados en ella destacaron el avance desde la Río+20.

3. CONSIDERACIÓN DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS EN LA EVALUACIÓN DE TENDENCIAS

3.1 Se está trabajando también para mejorar, en particular, la evaluación de las emisiones de CO₂ de las operaciones de la aviación internacional (véase la nota A38-WP/26, *Tendencias presentes y futuras en materia de ruido y emisiones de aeronaves*). Se mejoró la metodología para considerar la

³ Informe disponible en: [http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/SUSTAF%20Review\[2\].pdf](http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/SUSTAF%20Review[2].pdf)

⁴ http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/RIO+20_Flightpath_Review.pdf

contribución de las distintas medidas [es decir, aquellas relativas a tecnología, operaciones, mercado (MBM)], separadamente. Aunque la cuantificación de los combustibles alternativos ha demostrado plantear un desafío importante, los planes de acción de los Estados constituyen una fuente de información acerca de las contribuciones de los combustibles alternativos sostenibles.

3.2 El grupo encargado de la elaboración de modelos y bases de datos del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) encargó al Grupo ad hoc sobre combustibles alternativos (AFHAG) que incluyera los combustibles alternativos en la evaluación de las emisiones de la aviación, basándose en los planes de acción de los Estados y en las respuestas a la comunicación AN 1/17-12/59, Cuestionario sobre la producción de combustibles alternativos para reactores, en la cual se pedía información específica sobre las metas de los Estados en cuanto a los combustibles alternativos. El ejercicio puso de relieve la incertidumbre en cuanto a la forma de considerar los cambios en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Unas de las dificultades para compilar esta información es que, a diferencia de los aspectos de tecnología y operaciones en que las reducciones de CO₂ están directamente relacionadas con el rendimiento, y/o las MBM en que las reducciones en otros sectores pueden considerarse en las reducciones de las emisiones netas, la contribución de los combustibles alternativos sostenibles se considera desde una perspectiva de ciclo de vida y añadir las reducciones de CO₂ neto y las reducciones en el ciclo de vida no es una tarea simple. Asimismo, es difícil proyectar la introducción de los combustibles alternativos ya que, hasta ahora, numerosos proyectos o planes para la producción futura están todavía en las primeras etapas.

4. DESAFÍOS

4.1 En las primeras etapas de desarrollo de los combustibles alternativos para la aviación se ha observado un éxito importante y las líneas aéreas han demostrado activamente su factibilidad con la realización de más 1 500 vuelos comerciales. No obstante, a pesar de este avance, el uso operacional de los combustibles alternativos sigue siendo limitado y la producción de estos combustibles a escala comercial aún no se ha iniciado. La brecha actual en el precio con respecto al combustible actual sigue siendo una barrera clave para la adopción y la introducción a escala comercial. Todavía se requiere que los Estados adopten medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y utilización apropiados.

4.2 Garantizar una introducción sostenible constituye el segundo desafío importante que los Estados deben abordar mediante políticas. Además de las reducciones de las emisiones GEI, esto incluye la gestión y el control de las repercusiones medioambientales, sociales y económicas de una introducción a escala comercial, para lo cual se requiere incluir medidas específicas en las políticas sobre biocombustibles.

4.3 Al considerar los desafíos para la introducción y la variedad de opciones que tienen los Estados para abordar la sostenibilidad, es necesario tener en cuenta el carácter mundial de la aviación internacional. El surgimiento de reglamentaciones regionales dispares podría entorpecer la introducción de los combustibles para la aviación a escala comercial, en tanto que el avance hacia un mayor grado de armonización o el establecimiento de mecanismos para el reconocimiento mutuo podrían aportar ventajas.

5. PRÓXIMAS ETAPAS

5.1 El grupo de expertos SUSTAF recalcó la necesidad y los beneficios del intercambio de información en curso, así como de la reglamentación y la información sobre las experiencias en el desarrollo, introducción y utilización de los combustibles alternativos sostenibles, y recomendó que continuaran las actividades de apoyo de la OACI, en particular para identificar y divulgar la información sobre prácticas exitosas.

5.2 En la relación con la función primordial de la OACI en la evaluación de las tendencias con respecto a las emisiones de la aviación en el futuro y el avance hacia las metas mundiales a las que se aspira, es necesario elaborar una visión global con respecto a la producción futura de combustibles alternativos de la aviación. Esto podría lograrse mediante la recopilación de información sobre el avance en la introducción de combustibles alternativos, lo cual incluiría la información que se proporcionaría, voluntariamente, en los planes de acción de los Estados.

5.3 Para hacer posible la utilización de las proyecciones sobre el combustibles alternativos de aviación con el fin de evaluar el avance hacia el cumplimiento de las metas mundiales a las que se aspira, es preciso trabajar con los Estados para definir maneras de evaluar y considerar los cambios en las emisiones GEI basándose en el ciclo de vida, en el caso de los combustibles convencionales y los combustibles alternativos.

5.4 Asimismo, debería considerarse la mejor manera de dar apoyo a los Estados para trabajar en forma conjunta en las áreas en las que se aprovecharían enfoques comunes para lograr más convergencia o definir mecanismos interoperables. Esto incluye los esfuerzos para evaluar la sostenibilidad de los combustibles y las reducciones en las emisiones GEI en función del ciclo de vida, entre las regiones y Estados, además de las proyecciones para la disponibilidad y uso de biomasa. Estos enfoques comunes deberían concordar con los enfoques de otros modos de transporte y deberían elaborarse concertadamente con otras organizaciones pertinentes.

6. CONCLUSIONES

6.1 En los últimos tres años se han alcanzado objetivos significativos con respecto al surgimiento de los combustibles alternativos sostenibles. Su factibilidad tecnológica está demostrada, la certificación de combustible para una mezcla de combustible de 50% está aprobada y el uso de los combustibles alternativos ha quedado demostrado mediante las operaciones comerciales regulares. Para avanzar, es preciso seguir trabajando, lo cual incluye políticas especializadas de los Estados que permitan abordar las barreras económicas con el fin de hacer posible la introducción sostenible a escala comercial.

6.2 La promoción, un mayor intercambio de información y los intercambios en general entre los Estados siguen teniendo lugar por conducto de la OACI. Además, la OACI tiene una función clave en la inclusión de los combustibles alternativos sostenibles en las futuras tendencias medioambientales, para lo cual se requiere informar acerca de las iniciativas y trabajar metodológicamente para definir una forma armonizada de considerar las emisiones de los combustibles en función del ciclo de vida.

APÉNDICE

RESULTADOS Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS SUSTAF

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI creó, en junio de 2012, el Grupo de expertos SUSTAF para formular recomendaciones destinadas a facilitar aún más el desarrollo y la introducción global de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. El grupo se centró en la identificación de los desafíos principales a corto plazo relacionados con la introducción de estos combustibles y las soluciones para enfrentarlos. En particular, se abordó la cuestión de la sostenibilidad y el grupo se centró en definir las opciones que los Estados podrían utilizar para abordar la sostenibilidad de estos combustibles. Asimismo, se definió la dirección futura de la participación de la OACI.

1.2 Esto se tradujo en las recomendaciones del Grupo de expertos SUSTAF que consideró el Grupo de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HGCC) creado por el Consejo, como parte de su labor de elaboración de recomendaciones de políticas con respecto a los elementos de la Resolución del 38º período de sesiones de la Asamblea con respecto a la aviación internacional y el cambio climático (véase A38-WP/34).

1.3 En el contexto de la labor del Grupo de expertos SUSTAF, se entiende que los “combustibles alternativos sostenibles” concuerdan con los pilares medioambientales, sociales y económicos de la sostenibilidad y, en particular, se entiende que son combustibles cuya huella en cuanto a gases de efecto invernadero (GEI) en función del ciclo de vida es inferior a aquella de los combustibles convencionales. En concordancia con las metas medioambientales de la OACI, el uso de combustibles alternativos sostenibles, mediante un mejoramiento permanente, debería dar como resultado en el futuro reducciones significativas de las emisiones GEI en comparación con los combustibles de aviación convencionales.

1.4 Las recomendaciones del Grupo de expertos SUSTAF figuran en los párrafos siguientes. En el sitio web del GFAAF⁵, puede obtenerse más información sobre las recomendaciones del grupo.

2. CONSIDERACIÓN DE LOS DESAFÍOS PRINCIPALES PARA LA INTRODUCCIÓN A ESCALA COMERCIAL DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES

2.1 El Grupo de expertos SUSTAF concluyó que, si bien la disponibilidad de materia prima sostenible y la repercusión de su producción constituye un desafío significativo a largo plazo, los aspectos económicos en general son el problema principal a corto plazo. Actualmente, el desafío más importante es impulsar la inversión de capitales para incrementar la producción de combustibles alternativos.

2.2 Para definir la perspectiva de mercado a largo plazo que se requiere para el surgimiento de los combustibles alternativos sostenibles en la aviación, los Estados necesitan considerar la aviación en el marco de las políticas de energía renovable y establecer un contexto de reglamentación y políticas estable para un período de 10 años o más a fin de atraer a inversionistas en el desarrollo y la introducción de los combustibles alternativos para la aviación.

⁵ Véase “The challenges for the development and deployment of sustainable alternative fuels in aviation” – GFAAF, sección “Literature Review / Reference documents” en <http://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx>

2.3 En consecuencia, el grupo recomendó que las políticas estatales deberían:

- a) abordar la carencia de competitividad de los precios en comparación con los combustibles convencionales de aviación y la falta de incentivos respecto de los beneficios medioambientales que supone la utilización de los combustibles alternativos, lo cual junto con los riesgos y las incertidumbres del mercado, están disuadiendo a los inversionistas de financiar proyectos;
- b) no seguir desfavoreciendo el uso de combustibles alternativos de la aviación en comparación con los combustibles alternativos del transporte terrestre, que son además menos costosos de producir actualmente;
- c) utilizar subvenciones, incentivos fiscales y otras formas de asistencia para respaldar el desarrollo de las distintas etapas de la cadena de valor, incluyendo la producción de materia prima sostenible, dado que garantizar el suministro de materia prima sostenible a largo plazo a precios competitivos es fundamental para el desarrollo de los combustibles alternativos sostenibles; y
- d) apoyar las actividades de investigación y desarrollo para acelerar la producción comercial mediante el mejoramiento de la eficiencia y el costo de la materia prima y la producción de combustible para reducir la brecha que existe en el precio en comparación con aquel del combustible de aviación convencional, considerando la calificación y la ampliación de procesos de producción adicionales.

2.4 El desarrollo y la introducción de combustibles alternativos en la aviación es una cuestión multidisciplinaria estrechamente relacionada con otras políticas de energía renovable y políticas en las áreas de agricultura y sostenibilidad medioambiental y social. Por lo tanto, el Grupo de expertos SUSTAF recomendó un enfoque coordinado entre los ministerios pertinentes para la evaluación y planificación de recursos de biomasa, la asignación de la participación de la aviación en la energía renovable, la aplicación de políticas y la evaluación de todas las repercusiones de una introducción a escala comercial.

3. SOSTENIBILIDAD Y OPCIONES POSIBLES PARA LA INTRODUCCIÓN SOSTENIBLE A ESCALA COMERCIAL

3.1 La gestión y el control de las repercusiones medioambientales, sociales y económicas son los tres pilares del desarrollo sostenible exitoso de los combustibles alternativos de la aviación. Las emisiones GEI asociadas a los combustibles alternativos, al igual que otros atributos medioambientales, sociales y económicos, se ven directamente afectadas por las condiciones de producción de la materia prima y el combustible, cuya sostenibilidad debe demostrarse.

3.2 El Grupo de expertos SUSTAF recomendó que se considerarán los principios generales siguientes para la introducción de los combustibles alternativos en la aviación:

- a) los combustibles alternativos sostenibles producidos para la aviación deberían llegar a una reducción neta de emisiones de GEI basándose en ciclo de vida, en comparación con la utilización del combustible de aviación convencional, prestándose particular atención a las reservas de carbono de los terrenos convertidos para la producción de materia prima y al progreso permanente hacia reducciones más importantes de las emisiones;

- b) deberían identificarse y preservarse las áreas de alta importancia para la biodiversidad, la conservación y los servicios de ecosistemas⁶;
- c) los combustibles alternativos sostenibles producidos para la aviación deberían contribuir al desarrollo social y económico local; y debería minimizarse la competencia con los alimentos.

3.3 Se han elaborado tres enfoques complementarios para abordar la sostenibilidad de los combustibles alternativos: 1) la medición de los indicadores para evaluar el avance hacia o el alejamiento respecto de una trayectoria de desarrollo sostenible definida; 2) normas y planes de certificación voluntarios que certifiquen el cumplimiento de la producción con criterios de sostenibilidad definidos; y 3) reglamentaciones que han introducido algunos Estados para los combustibles alternativos, en las cuales se requiere cumplir con criterios de sostenibilidad para reconocer a los combustibles en el logro de las metas nacionales de energía renovable o para aprovechar medidas de apoyo. En el documento de apoyo disponible en el sitio web del GFAAF se proporciona más información sobre estos enfoques relativos a la sostenibilidad.

3.4 Cada uno de estos enfoques responde a necesidades y objetivos específicos y puede requerirse su combinación. Basándose en la combinación de enfoques existentes, las disposiciones y medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles deben formar parte de la política para promover los combustibles alternativos en la aviación, incluyendo la supervisión a nivel nacional de las repercusiones de la introducción a escala comercial.

3.5 Es posible que se requieran medidas adicionales para garantizar la introducción a escala comercial sostenible. Por ejemplo, la introducción a escala comercial de los combustibles alternativos podría generar repercusiones indirectas, tales como impactos en el mercado mundial de alimentos o cambios en la utilización de los terrenos en otras regiones geográficas debido al desplazamiento de cultivos anteriores (fenómeno al que se denomina cambio indirecto del uso del suelo y que se reconoce como posible factor de emisiones de gas de efecto invernadero). Abordar estas repercusiones requeriría políticas adicionales y más actividades metodológicas y de investigación.

3.6 Debido al carácter internacional de la aviación, el surgimiento de reglamentaciones regionales dispares podría obstaculizar la introducción a escala comercial de los combustibles alternativos para la aviación y se prevé que se requerirá regularmente reconocimiento de estos combustibles en países que no son el país en el que se producen o cargan a bordo. El avance hacia una mayor armonización o mecanismos de reconocimiento mutuo aportaría beneficios.

4. LABOR FUTURA

4.1 El Grupo de expertos SUSTAF convino en que era necesario compartir y aprovechar la información sobre buenas prácticas en la producción y utilización de los combustibles alternativos, al igual que sobre la reglamentación, por lo cual las actividades de apoyo de la OACI debían continuarse.

⁶ Evaluación de los ecosistemas del Milenio: Los servicios de los ecosistemas son los beneficios que las personas obtienen de los ecosistemas. Entre éstos se incluyen servicios de aprovisionamiento, tales como alimentos y agua; servicios de regulación, tales como control de inundaciones y enfermedades; servicios culturales como los beneficios espirituales, de recreación y de cultura; y servicios de apoyo, tales como los ciclos de nutrientes, que mantienen las condiciones para la vida en la Tierra, según figura en Ecosistemas y Bienestar humano: Un marco para la evaluación, <http://www.millenniumassessment.org>.

Asimismo, debía considerarse la mejor manera de dar apoyo a los Estados para que trabajen conjuntamente en áreas en las que se aprovecharían los enfoques comunes para mayor convergencia o la definición de mecanismos interoperables, incluyendo los esfuerzos para evaluar la sostenibilidad de los combustibles y las reducciones de las emisiones GEI basándose en el ciclo de vida, entre las regiones y los Estados. Estos enfoques comunes deberían concordar con los enfoques de otros modos de transporte y deberían elaborarse concertadamente con otras organizaciones pertinentes.

4.2 Asimismo, se definieron necesidades específicas e iniciativas valiosas que se beneficiarían mediante las actividades de la OACI:

- a) elaboración de un panorama mundial de la producción futura de combustibles de aviación alternativos y definición y divulgación de información sobre prácticas exitosas, mediante la recopilación del material que se está preparando con respecto a la introducción de los combustibles alternativos, incluyendo la información que se incorporaría voluntariamente en los planes de acción de los Estados;
- b) trabajo conjunto con los Estados para proporcionar información sobre los medios de considerar las emisiones de GEI basándose en el ciclo de vida para los combustibles de aviación convencionales y alternativos, de modo que las proyecciones futuras en cuanto a los combustibles de aviación alternativos puedan utilizarse para evaluar el avance hacia el logro de las metas de la aviación internacional en materia de medio ambiente.