



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – CAMBIO CLIMÁTICO

(Nota presentada por Consejo de la OACI)

RESUMEN

Se presenta para adopción una propuesta de enmienda de la Resolución A37-19 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, a la luz del progreso realizado desde el 37º período de sesiones de la Asamblea en áreas clave del trabajo sobre la aviación internacional y el cambio climático, incluyendo las metas a las que se aspira (ver A38-WP/26), medidas tecnológicas y operacionales (A38-WP/25), combustibles alternativos sostenibles para la aviación (A38-WP/28), medidas basadas en el mercado (MBM) (A38-WP/29), planes de acción de los Estados (A38-WP/30) y asistencia a los Estados (A38-WP/31).

Si bien el Consejo decidió presentar la propuesta que figura en el Apéndice, algunos miembros del Consejo aún tienen distintos puntos de vista sobre cuestiones relacionadas con las MBM, en particular en lo que respecta al párrafo 17.

En una nota estudio aparte se presenta una propuesta para revisar la Resolución de la Asamblea A37-18 (A38-WP/27, *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*).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución revisada de la Asamblea sobre la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático, que figura en el Apéndice.

<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 de estudio se llevarán a cabo con recursos del Presupuesto del Programa regular para 2014-2016 y con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/25, <i>Novedades en la aviación civil y el medio ambiente</i> A38-WP/26, <i>Tendencias presentes y futuras en materia de ruido y emisiones de aeronaves</i> A38-WP/28, <i>Combustibles alternativos sostenibles para la aviación</i> A38-WP/29, <i>Medidas basadas en el mercado (MBM)</i> A38-WP/30, <i>Planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de las emisiones de CO₂</i> A38-WP/31, <i>Asistencia a los Estados – Aviación y cambio climático</i> A38-WP/32, <i>Novedades en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales</i> A38-WP/33, <i>Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i> C-MIN 199/13 ¹

¹ El C-MIN 199/13 está en preparación.

APÉNDICE

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

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

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

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

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

Reconociendo los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80% más eficientes que en la década de los 60, en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro;

Acogiendo con beneplácito el acuerdo alcanzado por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) acerca de los requisitos de homologación de las aeronaves con arreglo a una norma global sobre CO₂;

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

Acogiendo con beneplácito la adopción de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) en el curso de la Duodécima Conferencia de navegación aérea de la OACI, celebrada en noviembre de 2012;

~~*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; {MBM}*~~

Recordando la Resolución A37-19 de la Asamblea en virtud de la cual se pedía al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprendiera la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (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; {MBM}

Reconociendo la importancia de evitar la aplicación de múltiples enfoques al diseño e implantación del marco de MBM y de los planes conexos; {MBM}

Recordando la Resolución A37-19 de la Asamblea en virtud de la cual se pedía al Consejo que explorara la viabilidad de un plan mundial de MBM para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional; {MBM}

Tomando nota de la decisión adoptada por el Consejo el 9 de noviembre de 2012, en virtud de la cual se reconocía que los resultados del análisis cualitativo y cuantitativo de las tres opciones para un plan mundial de MBM evaluado por la Secretaría con el apoyo de los expertos en MBM demostraban que todas eran técnicamente factibles y podían contribuir al logro de las metas ambientales de la OACI, y se convenía en que era necesario llevar a cabo análisis cuantitativos ulteriores de las tres opciones para llegar a conclusiones más sólidas y concretas; {MBM}

Reconociendo la posible conveniencia de un plan mundial de MBM en términos de proporcionar medios adicionales para promover la consecución de la meta mundial a la que se aspira, mencionada en el párrafo 7; {MBM}

Tomando nota de que la industria aeronáutica apoya un plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida rentable para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales; {MBM}

~~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 y estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI;~~

Tomando nota del progreso alcanzado en demostrar la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos sostenibles de sustitución directa para la aviación y que dichos combustibles requerirán que se introduzcan políticas e incentivos apropiados, a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo y afrontar la diferencia inicial de precios con respecto a los combustibles convencionales para reactores;

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

Tomando nota de que, en consonancia con la Resolución A37-19 de la Asamblea, la Organización adoptó una estrategia importante para crear capacidades a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios de instrucción práctica, la elaboración de textos de orientación y el desarrollo de una interfaz web interactiva y del instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET);

Acogiendo con beneplácito que, al 30 de junio de 2013, 61 Estados miembros que representan más del 78,89% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI sus planes de acción;

Tomando nota de que en el seminario de la OACI “Asistencia para la acción – La aviación y el cambio climático”, celebrado en octubre de 2012, se destacó la participación activa de los Estados miembros y las organizaciones internacionales en las actividades relacionadas con los planes de acción estatales, se exploraron posibles fuentes de apoyo financiero para actividades ambientales y se brindó la oportunidad de intercambiar información y forjar alianzas en aras de prestar asistencia en los ámbitos señalados por los Estados para la preparación y ejecución de sus planes de acción;

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

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

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 internacional 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 CO₂ en un promedio de 1,5% al año, de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y reducir sus emisiones de carbono en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005;

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

Reconociendo el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de 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 A38-yyA37-18: 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 las resoluciones A37-18 y A37-19~~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. Reafirma 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;

Metas mundiales a las que se aspira (párrafos 5 a 10)

45. *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;

56. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 45 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;

67. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones;

- 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;~~
- ~~e) 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;~~

8. Reconoce las múltiples medidas presentes y futuras de los Estados miembros de la OACI en pos de la consecución de las metas colectivas a las que se aspira, comprendidas la modernización de la gestión del tránsito aéreo, la aceleración de la implantación de tecnologías eficientes, en términos de ahorro de combustible de aeronaves, así como la producción e introducción de combustibles alternativos sostenibles, y alienta a seguir emprendiéndolas;

~~79. Acepta examinar, en su 3938º período de sesiones, la meta mencionada en el párrafo 67 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;~~

~~810. Pide al Consejo que explore continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 3938º 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;~~

Planes de acción estatales y asistencia a los Estados (párrafos 11 a 15)

~~911. Alienta Sigue alentando a los Estados a presentar voluntariamente a la OACI sus planes de acción con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional;~~

~~1012. Invita a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar sus planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 20152012, y a partir de entonces de forma trienal, 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, los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;~~

13. Alienta a los Estados que ya hayan presentado sus planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes;

14. Alienta a los Estados a dar a conocer públicamente sus planes de acción, teniendo en cuenta la sensibilidad desde el punto de vista comercial de la información que contengan;

~~15.~~ 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~~ continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de ~~2015~~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;~~

Medidas basadas en el mercado (párrafos 16 a 28)

~~13. Pide al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprenda la labor de determinar un mapeo para las medidas basadas en criterios de mercado (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, y a que emprendan consultas bilaterales o multilaterales constructivas y negociaciones con otros Estados para lograr un acuerdo;~~

17. Reconoce que los Estados o grupos de Estados, antes de implantar plenamente un plan mundial de MBM, pueden elegir instaurar MBM que se apliquen a vuelos hacia o desde terceros países que salen o llegan a aeropuertos en ese Estado o grupo de Estados para la porción de esos vuelos que se encuentra dentro del espacio aéreo de ese Estado o grupo de Estados, y cubrirían plenamente todas las emisiones de los vuelos que salen y llegan en aeropuertos de ese Estado o grupo de Estados;

18. Resuelve que los Estados o grupos de Estados que deseen implantar nuevas MBM, según lo descrito en el párrafo 17 anterior, deberían otorgar exenciones para la aplicación de MBM en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya porción de las actividades de aviación civil internacional esté por debajo del umbral del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales de las actividades de la aviación civil internacional, hasta que se adopte una decisión acerca del plan mundial;

19. Insta a los Estados o grupos de Estados que deseen implantar nuevas MBM que cubran emisiones más allá del ámbito descrito en el párrafo 17, o ampliar las MBM existentes más allá de este

ámbito, a que realicen consultas y negociaciones constructivas, bilaterales y/o multilaterales, con otros Estados para llegar a 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;~~

20. Decide elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional;

21. Pide al Consejo que:

- a) finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, los beneficios ambientales, las repercusiones económicas y las modalidades de las tres opciones para un plan mundial de MBM, aprovechando el progreso alcanzado por el Consejo, así como teniendo en cuenta la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;
- b) formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los párrafos 22 a 26, y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020, como parte un conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y
- c) comunique los resultados de la labor relacionada con los incisos a) y b), con miras a tomar una decisión durante el 39º período de sesiones de la Asamblea.

22. Resuelve que en una MBM deberían tenerse en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular las de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado;

23. También resuelve que las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados en desarrollo podrían tenerse en cuenta mediante exenciones de minimis o implantación por fases

de una MBM en rutas o mercados particulares con bajos niveles de actividad de aviación internacional, particularmente en aquellos que prestan servicio a Estados en desarrollo;

24. Resuelve además que la carga administrativa relacionada con la aplicación de una MBM a Estados o explotadores de aeronaves que tienen muy bajos niveles de actividad de aviación internacional no debería exceder los beneficios de su participación en la MBM, y que deberían considerarse exenciones de la aplicación de la MBM a tales Estados o explotadores de aeronaves, manteniendo al mismo tiempo la integridad ambiental de la MBM;

25. Resuelve además que los ajustes en los requisitos de MBM para explotadores de aeronaves podrían hacerse sobre la base de crecimiento rápido, medidas tempranas para mejorar el rendimiento del combustible y disposiciones para nuevos participantes;

26. Resuelve además que, en la medida en que la implantación de una MBM genere ingresos, dicha medida debería aplicarse de conformidad con el principio rector n) del Anexo;

~~19~~27. *Reconoce* que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono constituyen en el corto plazo una manera práctica de compensar las emisiones de CO₂ 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~~28. *Pide* al Consejo que recopile información sobre el volumen de las compensaciones de carbono adquiridas en relación con el transporte aéreo, incluso a través de los planes de acción estatales presentados a la OACI, 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;

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

30. Solicita al Consejo que 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;

~~24~~31. *Pide* al Consejo que, basándose en información aprobada por sus Estados miembros, notifique regularmente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado mediante las medidas de implantación en el sector;

32. Pide que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;

Asistencia a los Estados (párrafo 33)

~~22~~33. *Pide* al Consejo que:

- a) siga desempeñando un papel clave en la prestación de asistencia a sus Estados miembros mediante la difusión de la información más reciente sobre las mejores

prácticas y orientación y otras formas de asistencia técnica para perfeccionar la creación de capacidad y la transferencia de tecnología, incluso a través del Programa de cooperación técnica de la OACI;

- b) consolide y forje alianzas con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI, incluso por medio de sus planes de acción, lo que traería consigo una reducción de las emisiones procedentes de la aviación internacional;
- a) ~~c)~~ estudie, identifique y desarrolle ~~continúe estudiando, identificando y desarrollando~~ 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 ~~2015~~ ~~2012~~ y al ~~39~~ ~~38~~° período de sesiones de la Asamblea; y
- b) ~~d)~~ emprenda ~~continúe emprendiendo~~ medidas concretas para asistir a los Estados en desarrollo y facilitarles el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad;

2334. *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;

Medidas tecnológicas y operacionales (párrafos 34. c) - g))

- c) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible;
- e) 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, teniendo en cuenta la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); y
- 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;

Combustibles alternativos sostenibles (párrafos 34. h) - l)

- ~~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 CO₂ de la aviación;~~
- h) aplicar un enfoque coordinado en sus administraciones nacionales con miras a la preparación de medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, de acuerdo con sus circunstancias nacionales; y
- i) considerar medidas en pro de la investigación y el desarrollo, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial;
- j) reconocer los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles alternativos en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, en virtud de los cuales deberían:
 - 1) lograr una reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, en comparación con las producidas por los combustibles para reactores convencionales;
 - 2) respetar las áreas de suma importancia para la biodiversidad, la conservación y los beneficios que reportan los ecosistemas a los seres humanos, de conformidad con las reglamentaciones nacionales e internacionales;
 - 3) contribuir al desarrollo socioeconómico local, y evitar conflictos por causa de agua y alimentos;
- k) tomar medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y velar, a escala nacional, por la sostenibilidad de su producción;
- l) trabajar juntos por conducto de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes en pos del intercambio de información y de las mejores prácticas, incluso en relación con la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación;

2435. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático;

- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico;
- 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;

Medidas tecnológicas y operacionales (párrafos 35. e) – i))

- e) elabore una norma mundial sobre el CO₂ para las aeronaves, cuyo análisis concluya a fines de 2015 y sea adoptada por el Consejo en 2016 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 y actualice 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 sostenibles de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado; {trasladado al párrafo 35. m)}~~
- ~~i-g) siga creando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios asociados a las mejoras de la ATM mantenga y actualice e intensifique sus esfuerzos en la preparación de nueva la orientación sobre mejoras de la ATM y otras medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional;~~
- ~~jh) 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;~~
- i) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la ATM y ambientales asociados a la implantación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);

Combustibles alternativos sostenibles (nuevos párrafos 35. j) - m))

- j) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas y a seguir trabajando en el marco de la OACI en pos de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- k) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- l) recopile información sobre los avances logrados en materia de combustibles alternativos para la aviación, incluso mediante los planes de acción estatales, a fin de ofrecer una visión global de su futuro uso en reactores y dar cuenta de los cambios experimentados en las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de las metas mundiales a las que se aspira;
- m) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles alternativos sostenibles de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- ~~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; {trasladado al párrafo 29}~~
- ~~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; {trasladado al párrafo 30}~~
- ~~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 conexa, 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 CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en 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 CO₂ 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.