

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/31-NE/05  
26/06/13

**TRIGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

**Cuestión 1: Transporte y política aérea**

**Cuestión 1.3: La aviación civil y el Medio Ambiente (Tratamiento del tema en la OACI)**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal "Transporte y política aérea")

**Antecedentes**

1. La 37ª Asamblea General de la OACI (celebrada en el año 2010), expidió la Resolución A37-19 "*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*", (**Adjunto1**) la cual en su oportunidad recibió varias reservas provenientes de Argentina, Brasil, China, Cuba, India y Arabia Saudita, y otras contenidas en la "Declaración de Cuba" (Declaración de "reserva" a la que adhirieron otros Estados de la Región, como Bolivia y Venezuela), especialmente con respecto a los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16 de la citada Resolución. Las razones de tales reservas radican en que los párrafos objetados introducen conceptos tales como "medidas basadas en el mercado" (MBMs), y disposiciones "*de minimis*", que se consideran contrarias a los principios establecidos en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), al no diferenciar entre países desarrollados y en desarrollo, incumpliendo así el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

2. Asimismo, cabe recordar que la Resolución A37-19 encomienda varios mandatos al Consejo, para lo cual, se constituyó en la OACI un grupo ad hoc para trabajar en el estudio de los diversos aspectos técnicos referidos a las medidas de mercado (MBMs), integrado por seis miembros del Consejo, designados para cada región de la OACI (Australia, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Guatemala y Nigeria), y por un representante de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

3. Por otra parte, para tratar la dimensión política de esta cuestión, el Presidente conformó un grupo especial denominado "Grupo de Alto Nivel para la Aviación y el Cambio Climático", conformado por diecisiete Estados integrantes del Consejo de la OACI.

4. El Grupo se reunió en tres oportunidades, en las cuales los Estados miembros, en su mayoría, enviaron expertos de alto nivel en las administraciones públicas de sus capitales. Los Estados del Consejo no miembros del grupo participaron en calidad de observadores.

5. Se anexan los informes de la primera y segunda reunión del HGCCC (**Adjunto 2 y 3**). En cuanto a la tercera reunión si bien no se dispone de un informe oficial, cabe señalar que Colombia compartió con la CLAC el informe interno de la delegación de nuestro país en la OACI y que se encuentra adjunto en la nota informativa presentada por la Secretaria CLAC/GEPEJTA/31-NI/02.

6. Igualmente es relevante manifestar que como resultado de la tercera reunión del Grupo de Alto nivel sobre Aviación Internacional y Cambio Climático, celebrada entre el 25 y 27 de Marzo del 2013, se emitieron dos Drafts de proyecto de Resolución para la Asamblea, a ser discutido por el Consejo. (**Adjunto 4, C-WP/14030 (Apéndice A y Apéndice B)**).

### **Desarrollo**

7. Los referidos drafts o borradores recibieron comentarios de varios Estados, por lo que el Presidente del Consejo elaboró una versión conjunta, que constituye el **Apéndice C** del documento C-WP/14030, el cual se anexa como **Adjunto 4**.

8. En líneas muy generales se puede señalar que documento apunta a destacar la intención de la OACI de reportar los avances que en la materia se hayan logrado hasta ese momento, pero no contempla el establecimiento de ningún esquema global. Así mismo el documento WP 14030 incluye cinco (5) opciones para trabajar en la ejecución de un plan mundial de MBM para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional. Entre los criterios fundamentales para la elaboración y/o aplicación de las MBMs se incluyen las iniciativas referidas a de quiénes deberían ser los participantes, e igualmente ilustra tres alternativas de alcance geográfico de aplicación entre otros asuntos.

9. Así las cosas, las preguntas que consideramos importantes que los Estados deben formularse son las siguientes:

- a) ¿Se está de acuerdo con el establecimiento de un Marco Global de MBM?
- b) ¿Que salvaguardias debe conservarse en el proyecto de Resolución que se llevará a la Asamblea?
- c) ¿Quiénes deben ser los participantes de este esquema de medidas?
- d) ¿Cuál es el alcance geográfico que se pretende darle?

10. De manera previa al análisis del referido documento por parte del Consejo, el Comité de Transporte Aéreo de la OACI comenzó el análisis de la citada nota de estudio C-WP/14030 “Informe sobre los resultados de los trabajos del Grupo de Alto Nivel sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (HGCC)”, comenzando por el análisis del Apéndice C y concentrando el trabajo en los párrafos que están entre corchetes, sesionando los días 4 y 7 de junio de 2013. Así mismo las Discusiones en el Comité de Transporte Aéreo se han centrado en las siguientes cuestiones:

10.1 **Opciones para un Plan Mundial:** se plantearon algunas observaciones sobre el Resumen del Presidente en el sentido de combinar las opciones 1, 2 y 3 en una sola y las opciones 4 y 5 en otra.

Japón consideró que en relación con la combinación de las opciones 1, 2 y 3, la opción 3 es muy distinta de la 1; a su turno, India, Rusia, Brasil, China, Arabia Saudita, Uganda y Argentina,

consideraron que es imposible reconciliar la opción 1 con las demás opciones, mientras que las opciones 4 y 5 serían más fáciles de reconciliar.

La opción 3, mantiene un punto intermedio entre los extremos ya que pide al Consejo que continúe evaluando las tres opciones, mediante estudios adicionales sobre los aspectos técnicos, los beneficios ambientales, las repercusiones económicas, especialmente para los países en vías de desarrollo.

Singapur y México propusieron que la Secretaría presente una propuesta de opción basada en la combinación de las opciones 1, 2 y 3.

**10.2 Marco de Medidas de Mercado:** México consideró que el Marco no debería ser voluntario ya que entraría en colisión con el principio de no discriminación establecido en el Convenio de Chicago. Su propuesta fue eliminar los corchetes en la pg. C-15, párrafo 1. a). Mientras que India, Rusia, China, Brasil y Perú defienden que este sea voluntario. Estados Unidos precisó la importancia de llegar a un acuerdo sobre el propósito del Marco y posteriormente sobre el resultado que se espera del mismo.

**10.3 Consentimiento Mutuo para las MBMs que se apliquen en consonancia con el Marco.** Sobre el párrafo 1 c) pg. C-15 India, Perú, China, Rusia e India, consideran necesario el consentimiento mutuo, mientras que Francia parte de la premisa que si hablamos de un Marco es precisamente para evitar la negociación o el consentimiento mutuo.

**10.4 Principio de las Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas CDBR,** en la lista de principios, tanto en el Marco como en el Esquema Global, Uganda considera que el principio CDBR se debe aplicar tanto al Marco como al Plan Global MBM. China, Rusia, India, y Brasil opinan que es importante la aplicación de este principio en el Marco.

#### **10.5 Criterios fundamentales del Marco:**

a) Participantes: Uganda considera que los intervinientes son los Estados y las entidades responsables son las aerolíneas. Camerún y la India apoyaron las diferencias entre los participantes y las entidades responsables.

b) Alcance Geográfico: Sobre este aspecto, hay un conjunto de consideraciones sobre la viabilidad de aplicar el Marco desde la perspectiva de aquellos Estados a favor del espacio aéreo nacional, otros a favor del espacio aéreo nacional incluyendo el sobrevuelo; mientras que los Europeos están a favor de los vuelos de salida, opción con fuertes críticas fundamentalmente en relación con el Esquema para el Comercio de Emisiones Europeo, ya que el mismo cubre el espacio aéreo no solo de Europa sino también la porción de alta mar y el espacio aéreo de otros Estados.

A favor de los vuelos de salida están Bélgica, Reino Unido, Alemania, Francia (descarta la opción 4), Uganda, Italia, Dinamarca, y España sugiere colocar las diferentes opciones entre corchetes, ya que no existe ningún acuerdo y además descarta la opción 4. Eslovenia también apoyaría la opción del espacio aéreo nacional incluyendo el sobrevuelo.

Canadá, Japón y Corea apoyan la opción 1 sin acuerdo mutuo, ya que no causa un problema potencial respecto a la soberanía de los Estados.

Estados Unidos está a favor de la opción 1, mientras que considera que la opción del espacio aéreo nacional incluyendo el sobrevuelo es inaceptable.

Perú, Brasil, China, Cuba, e India, están a favor del espacio aéreo nacional con acuerdo. India considera que el consentimiento mutuo no viola el principio de soberanía consagrado en el Convenio de Chicago, mientras que Cuba solicitó una opinión legal al respecto.

## **Posición de Colombia**

11. Se revisó con la industria (Líneas aéreas y Gremio que las representa) la nota WP/14030 “Informe sobre los resultados de los trabajos del Grupo de Alto Nivel sobre la Aviación y el Cambio Climático”, y Colombia considera viable la delineación de un marco (MBM), a fin de evitar la aplicación de múltiples enfoques referentes al diseño e implantación de las MBM que generarían distorsiones del mercado. Debe precisarse que dichas Medidas Basadas en Criterios de Mercado sólo pueden tener carácter complementario, limitadas a un período de tiempo. Una vez que las restantes medidas alternativas (técnicas, operacionales, combustibles alternativos y planes de acción de los Estados) demuestren que son suficientes y capaces de mitigar los efectos contaminantes de la aviación, las medidas de mercado, deberían eliminarse y no pueden tornarse obligatorias. Recuérdese que la MBM hacen parte de la canasta de medidas y no es la única medida que reporta resultado.

12. El marco para las medidas de mercado sólo implica que si un Estado voluntariamente decide adoptar determinadas medidas de mercado dentro de su competencia y ejercicio de su soberanía, esas medidas deben conformarse con los lineamientos de este marco.

13. Considera también que se debería garantizar que prevalezcan los principios básicos, tales como: asegurar que ninguna medida podrá afectar el desarrollo sustentable de los Estados; que ninguna medida tampoco podrá provocar distorsiones en los mercados; y que deberán respetarse las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados a fin de que no se afecte el crecimiento de los países como el nuestro.

14. Se considera que los explotadores de aeronaves son los participantes de estas medidas. Adicionalmente, al revisar las opciones determinaron que debe ser la opción señalada como Espacio Aéreo Nacional como alcance geográfico que se pretende.

15. Finalmente se estima que la mejor opción del Plan Mundial es la opción cinco del documento a nuestro criterio es la más viable, mientras se llega a una posición que genere mayor consenso.

## **Conclusiones**

16. Se han dado grandes discusiones en el Comité de Transporte Aéreo de la OACI que esta conformado en su mayoría por los miembros del Consejo, sin llegar a mayores consensos, como apreciación general, puede decirse que ha sido una reiteración de las posiciones tradicionales de los diversos Estados según sus respectivos intereses.

17. En razón a lo anterior el Presidente del Consejo ha venido reuniendo por grupos a los Estados miembros del Consejo, exponiendo la complejidad del debate y que trasladar el mismo al Consejo en el estado actual carece de todo sentido, pues no se lograría ningún avance. Por ello propuso no abordar el tema en las sesiones previstas y, en su lugar, durante el verano iniciar rondas de consultas informales con los Estados, a fin de allanar los acuerdos e ir depurando y limpiando el texto que permitan obtener un documento de consenso a ser discutido en el período de sesiones especiales del Consejo previsto para Setiembre de este año, previamente a la realización de la Asamblea.

## **Medidas propuestas:**

18. Se invita al grupo de expertos a tomar conocimiento de la información presentada y estar al tanto de las discusiones que están dando en el seno de la OACI en el tema relativo a la aviación civil y el Medio Ambiente

19. Así mismo se solicita que dicha información se traslade al más alto nivel en sus Estados y se coordine con las entidades competentes en la materia (Autoridades Aeronáuticas, medioambientales,

Cancillerías) a fin de que se den las discusiones pertinentes, se evalúen y consideren las implicaciones y repercusiones del tema.

20. Igualmente se solicita que en el Comité Ejecutivo a realizarse próximamente en ciudad de Panamá, se aborde este asunto a fin de evaluar la posibilidad de tener una posición regional como Latinoamérica de cara a la Asamblea, considerando que persisten las diferencias y serán trasladadas a la Asamblea, donde tendremos que adoptar posiciones frente a esta cuestión.

**Resolution A37-19: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change**

*Whereas* ICAO and its member States recognize the critical importance of providing continuous leadership to international civil aviation in limiting or reducing its emissions that contribute to global climate change;

*Reemphasizing* the vital role which international aviation plays in global economic and social development and the need to ensure that international aviation continues to develop in a sustainable manner;

*Whereas* the ultimate objective of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) is to achieve stabilization of greenhouse gas (GHG) concentrations in the atmosphere at a level that would prevent dangerous anthropogenic interference with the climate system;

*Whereas* the Kyoto Protocol, which was adopted by the Conference of the Parties to the UNFCCC in December 1997 and entered into force on 16 February 2005, calls for developed countries (Annex I Parties) to pursue limitation or reduction of greenhouse gases from “aviation bunker fuels” (international aviation) working through ICAO (Article 2.2);

*Acknowledging* that international aviation emissions, currently accounting for less than 2 per cent of total global CO<sub>2</sub> emissions, are projected to grow as a result of the continued development of the sector;

*Whereas* a comprehensive assessment of aviation’s impact on the atmosphere is contained in the special report on *Aviation and the Global Atmosphere*, published in 1999, which was prepared at ICAO’s request by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) in collaboration with the Scientific Assessment Panel to the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer;

*Whereas* the IPCC special report recognized that the effects of some types of aircraft emissions are well understood, it revealed that the effects of others are not, and identified a number of key areas of scientific uncertainty that limit the ability to project aviation’s full impacts on climate and ozone;

*Whereas* ICAO requested that the IPCC include an update of the main findings of the special report in its Fourth Assessment Report, published in 2007 and its Fifth Assessment Report to be published in 2014;

*Noting* the scientific view that the increase in global average temperature above pre-industrial levels ought not to exceed 2°C;

*Acknowledging* the principles and provisions on common but differentiated responsibilities and respective capabilities, and with developed countries taking the lead under the UNFCCC and the Kyoto Protocol;

*Also acknowledging* the principles of non-discrimination and equal and fair opportunities to develop international aviation set forth in the Chicago Convention;

*Recognizing* that this Resolution does not set a precedent for or prejudice the outcome of negotiations under the UNFCCC and its Kyoto Protocol nor represent the position of the Parties to the UNFCCC and its Kyoto Protocol;

*Noting* that, consistent with Assembly Resolution A36-22, the High-level Meeting on International Aviation and Climate Change in October 2009 (HLM-ENV/09) endorsed the Programme of Action on International Aviation and Climate Change which included global aspirational goals in the form of fuel efficiency, a basket of measures and the means to measure progress;

*Recognizing* that the aspirational goal of 2 per cent annual fuel efficiency improvement is unlikely to deliver the level of reduction necessary to stabilize and then reduce aviation's absolute emissions contribution to climate change, and that goals of more ambition will need to be considered to deliver a sustainable path for aviation;

*Noting* that, to promote sustainable growth of aviation, a comprehensive approach, consisting of work on technology and standards, and on operational and market-based measures to reduce emissions is necessary;

*Noting* that the HLM-ENV/09 declared that ICAO would establish a process to develop a framework for market based measures in international aviation, taking into account the conclusions of the HLM-ENV/09 and outcome of the UNFCCC COP 15 and bearing in mind relevant ICAO Assembly resolutions and the appendices with a view to complete this process expeditiously;

*Noting* that the Conference on Aviation and Alternative Fuels in November 2009 (CAAF/09) endorsed the use of sustainable alternative fuels for aviation, particularly the use of drop-in fuels in the short to mid-term, as an important means of reducing aviation emissions;

*Also noting* that the CAAF/09 established an ICAO Global Framework for Aviation Alternative Fuels (GFAAF);

*Recognizing* the different circumstances among States in their capacity to respond to the challenges associated with climate change and the need to provide necessary support, in particular to developing countries and States having particular needs;

*Affirming* that specific measures to assist developing States as well as to facilitate access to financial support, technology transfer and capacity building should be initiated;

*Whereas* the Kyoto Protocol provides for different flexible instruments (such as the Clean Development Mechanism — CDM) which would benefit projects involving developing States;

*Affirming* that addressing GHG emissions from international aviation requires the active engagement and cooperation of States and the industry, and *noting* the collective commitments announced by Airports Council International (ACI), Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), International Air Transport Association (IATA), and International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA) on behalf of the international air transport industry to continuously improve CO<sub>2</sub> efficiency by an average of 1.5 per cent per annum from 2009 until 2020, to achieve carbon neutral growth from 2020 and reducing its carbon emissions by 50 per cent by 2050 compared to 2005 levels;

*Recognizing* the need to monitor and report the potential impacts of climate change on international aviation operations and related infrastructure;

*Recognizing* the progress made by ICAO in its implementation of the Climate Neutral UN initiative and the significant support provided by ICAO to the initiative, in particular through the development of a common methodology for calculating GHG emissions from air travel;

*The Assembly:*

1. *Resolves* that this Resolution, together with Resolution A37-18: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection - General provisions, noise and local air quality, supersede Resolution A36-22 and constitute the consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection;

2. *Requests* the Council to:

- a) ensure that ICAO exercise continuous leadership on environmental issues relating to international civil aviation, including GHG emissions;
- b) continue to study policy options to limit or reduce the environmental impact of aircraft engine emissions and to develop concrete proposals and provide advice as soon as possible to the Conference of the Parties of the UNFCCC, encompassing technical solutions and market-based measures, and taking into account potential implications of such measures for developing as well as developed countries; and
- c) continue to cooperate with organizations involved in policy-making in this field, notably with the Conference of the Parties to the UNFCCC;

3. *Reiterates* that:

- a) ICAO should continue to take initiatives to promote information on scientific understanding of aviation's impact and action undertaken to address aviation emissions and continue to provide the forum to facilitate discussions on solutions to address aviation emissions; and
- b) emphasis should be on those policy options that will reduce aircraft engine emissions without negatively impacting the growth of air transport especially in developing economies;

4. *Resolves* that States and relevant organizations will work through ICAO to achieve a global annual average fuel efficiency improvement of 2 per cent until 2020 and an aspirational global fuel efficiency improvement rate of 2 per cent per annum from 2021 to 2050, calculated on the basis of volume of fuel used per revenue tonne kilometre performed;

5. *Agrees* that the goals mentioned in paragraph 4 above would not attribute specific obligations to individual States, and the different circumstances, respective capabilities and contribution of developing and developed States to the concentration of aviation GHG emissions in the atmosphere will determine how each State may voluntarily contribute to achieving the global aspirational goals;

6. *Also resolves* that, without any attribution of specific obligations to individual States, ICAO and its member States with relevant organizations will work together to strive to achieve a collective medium term global aspirational goal of keeping the global net carbon emissions from international aviation from 2020 at the same level, taking into account:

- a) the special circumstances and respective capabilities of developing countries;

- b) that the different circumstances, respective capabilities and contribution of States to the concentration of aviation GHG emissions in the atmosphere will determine how each State may contribute to achieving the global aspirational goals;
- c) that some States may take more ambitious actions prior to 2020, which may offset an increase in emissions from the growth of air transport in developing States;
- d) the maturity of aviation markets;
- e) the sustainable growth of the international aviation industry; and
- f) that emissions may increase due to the expected growth in international air traffic until lower emitting technologies and fuels and other mitigating measures are developed and deployed;

7. *Agrees* to review, at its 38th Session, the goal mentioned in paragraph 6 above in light of progress towards the goal, new studies regarding the feasibility of achieving the goal, and relevant information from States;

8. *Requests* the Council to explore the feasibility of a long term global aspirational goal for international aviation, through conducting detailed studies assessing the attainability and impacts of any goals proposed, including the impact on growth as well as costs in all countries, especially developing countries, for the progress of the work to be presented to the 38th Session of the ICAO Assembly. Assessment of long term goals should include information from member States on their experiences working towards the medium term goal.

9. *Encourages* States to submit their action plans outlining their respective policies and actions, and annual reporting on international aviation CO<sub>2</sub> emissions to ICAO;

10. *Invites* those States that choose to prepare their action plans to submit them to ICAO as soon as possible preferably by the end of June 2012 in order that ICAO can compile the information in relation to achieving the global aspirational goals, and the action plans should include information on the basket of measures considered by States, reflecting their respective national capacities and circumstances, and information on any specific assistance needs;

11. *Requests* the Council to facilitate the dissemination of economic and technical studies and best practices related to aspirational goals and to provide guidance and other technical assistance for the preparation of States' action plans prior to the end of June 2012, in order for States to conduct their necessary studies and to voluntarily submit their action plans to ICAO;

12. *Resolves* that a *de minimis* threshold of international aviation activity of 1 per cent of total revenue ton kilometres should apply to the submission of States' action plans as follows:

- a) States below the threshold are not expected to submit action plans towards achieving the global goals; and
- b) States below the threshold but that otherwise have agreed to voluntarily contribute to achieving the global goals are expected to submit action plans;

13. *Requests* the Council, with the support of member States, to undertake work to develop a framework for market-based measures (MBMs) in international aviation, including further elaboration of the guiding principles listed in the Annex, for consideration by the 38th Session of the ICAO Assembly;

14. *Urges* States to respect the guiding principles listed in the Annex, when designing new and implementing existing MBMs for international aviation, and to engage in constructive bilateral and/or multilateral consultations and negotiations with other States to reach an agreement;

15. *Resolves* on a *de minimis* threshold of international aviation activity, consistent with the guiding principles in the Annex, of 1 per cent of total revenue ton kilometres to MBMs as follows:

- a) commercial aircraft operators of States below the threshold should qualify for exemption for application of MBMs that are established on national, regional and global levels; and
- b) States and regions implementing MBMs may wish to also consider an exemption for other small aircraft operators;

16. *Requests* the Council to review the *de minimis* threshold to MBMs in paragraph 15, taking into account specific circumstances of States and potential impacts on the aviation industry and markets, and with regard to the guiding principles listed in the Annex, by the end of 2011;

17. *Urges* States to review existing and planned MBMs for international aviation to ensure their consistency with the guiding principles listed in the Annex and the provisions in paragraphs 15 and 16 above;

18. *Requests* the Council, with the support of member States and international organizations, to continue to explore the feasibility of a global MBM scheme by undertaking further studies on the technical aspects, environmental benefits, economic impacts and the modalities of such a scheme, taking into account the outcome of the negotiations under the UNFCCC and other international developments, as appropriate, and report the progress for consideration by the 38th Session of the ICAO Assembly;

19. *Recognizes* that in the short term voluntary carbon offsetting schemes constitute a practical way to offset CO<sub>2</sub> emissions, and *invites* States to encourage their operators wishing to take early actions to use carbon offsetting, particularly through the use of credits generated from internationally recognized schemes such as the CDM;

20. *Requests* the Council to collect information on the volume of carbon offsets purchased in relation to air transport, and to continue to develop and disseminate best practices and tools, such as the ICAO Carbon Emissions Calculator, that will help harmonize the implementation of carbon offset programmes;

21. *Requests* the Council to regularly report CO<sub>2</sub> emissions from international aviation to the UNFCCC, as part of its contribution to assessing progress made in the implementation actions in the sector based on information approved by its member States;

22. *Requests the Council to:*

- a) study, identify and develop processes and mechanisms to facilitate the provision of technical and financial assistance, as well as facilitate access to existing and new financial resources, technology transfer and capacity building, to developing countries and report on its progress, including processes and mechanisms developed, results achieved as well as further recommendations, preliminarily by the end of 2012 and at the 38th Session of the Assembly; and
- b) initiate specific measures to assist developing States as well as to facilitate access to financial resources, technology transfer and capacity building;

23. *Requests States to:*

- a) promote scientific research aimed at continuing to address the uncertainties identified in the IPCC special report on Aviation and the Global Atmosphere and in the Fourth Assessment report;
- b) ensure that future international assessments of climate change undertaken by IPCC and other relevant United Nations bodies include updated information, if any, on aircraft-induced effects on the atmosphere;
- c) accelerate investments on research and development to bring to market even more efficient technology by 2020;
- d) accelerate the development and implementation of fuel efficient routings and procedures to reduce aviation emissions;
- e) accelerate efforts to achieve environmental benefits through the application of satellite-based technologies that improve the efficiency of air navigation and work with ICAO to bring these benefits to all regions and States;
- f) reduce legal, security, economic and other institutional barriers to enable implementation of the new ATM operating concepts for the environmentally efficient use of airspace;
- g) develop policy actions to accelerate the appropriate development, deployment and use of sustainable alternative fuels for aviation;
- h) work together through ICAO and other relevant international bodies, to exchange information and best practices; and
- i) consider measures to support sustainable aviation alternative fuels research and development, investments in new feedstock cultivations and production facilities, as well as incentives to stimulate commercialisation and use of sustainable alternative fuels for aviation to accelerate the reduction of aviation CO<sub>2</sub> emissions;

24. *Requests* the Council to:

- a) continue to develop and keep up-to-date the guidance for member States on the application of policies and measures aimed at reducing or limiting the environmental impact of emissions from aviation, and conduct further studies with respect to mitigating the impact of aviation on climate change;
- b) encourage States to cooperate in the development of predictive analytical models for the assessment of aviation impacts;
- c) continue evaluating the costs and benefits of the various measures, including existing measures, with the goal of addressing aircraft engine emissions in the most cost-effective manner, taking into account the interests of all parties concerned, including potential impacts on developing world;
- d) provide the necessary guidance and direction to ICAO's Regional Offices to assist member States with studies, evaluations and development of procedures, in collaboration with other States in the region, to limit or reduce GHG emissions on a global basis and work together collaboratively to optimize the environmental benefits that can be achieved through their various programmes;
- e) develop a global CO<sub>2</sub> Standard for aircraft aiming for 2013;
- f) further elaborate on relevant fuel efficiency metrics, including for international business aviation, and develop medium and long term technological and operational goals for aircraft fuel burn;
- g) encourage member States and invite industry to actively participate in further work on sustainable alternative fuels for aviation;
- h) work with financial institutions to facilitate access to financing infrastructure development projects dedicated to sustainable aviation alternative fuels and incentives to overcome initial market hurdles;
- i) continue to develop the necessary tools to assess the benefits associated with ATM improvements, and intensify its efforts on the development of new guidance on operational measures to reduce international aviation emissions;
- j) implement an emphasis on increasing fuel efficiency in all aspects of the ICAO's Global Air Navigation Plan, and encourage States and stakeholders to develop air traffic management that optimize environmental benefits and to promote and share best practices applied at airports in reducing the adverse effects of GHG emissions of civil aviation;
- k) identify appropriate standard methodologies and a mechanism to measure/estimate, monitor and verify global GHG emissions from international aviation, and States support the work of ICAO on measuring progress through the reporting of annual data on traffic and fuel consumption;
- l) request States to continue to support the efforts of ICAO on enhancing the reliability of measuring/estimating global GHG emissions from international aviation;

- m) undertake a study on the possible application of CDM of the Kyoto Protocol to international aviation;
- n) monitor and disseminate relevant information on the potential impacts of climate change on international aviation operations and related infrastructure, in cooperation with other relevant international organizations and the industry; and
- o) continue to cooperate with the Climate Neutral UN initiative, remain at the forefront of developing methods and tools for quantifying aviation's GHG emissions with respect to the initiative, and further develop and implement the strategy for reducing GHG emissions and enhancing in-house sustainability management practices of the Organization.

-----

## Annex

The guiding principles for the design and implementation of market-based measures (MBMs) for international aviation:

- a) MBMs should support sustainable development of the international aviation sector;
- b) MBMs should support the mitigation of GHG emissions from international aviation;
- c) MBMs should contribute towards achieving global aspirational goals;
- d) MBMs should be transparent and administratively simple;
- e) MBMs should be cost-effective;
- f) MBMs should not be duplicative and international aviation CO<sub>2</sub> emissions should be accounted for only once;
- g) MBMs should minimize carbon leakage and market distortions;
- h) MBMs should ensure the fair treatment of the international aviation sector in relation to other sectors;
- i) MBMs should recognize past and future achievements and investments in aviation fuel efficiency and in other measures to reduce aviation emissions;
- j) MBMs should not impose inappropriate economic burden on international aviation;
- k) MBMs should facilitate appropriate access to all carbon markets;
- l) MBMs should be assessed in relation to various measures on the basis of performance measured in terms of CO<sub>2</sub> emissions reductions or avoidance, where appropriate;
- m) MBMs should include *de minimis* provisions;
- n) where revenues are generated from MBMs, it is strongly recommended that they should be applied in the first instance to mitigating the environmental impact of aircraft engine emissions, including mitigation and adaptation, as well as assistance to and support for developing States; and
- o) where emissions reductions are achieved through MBMs, they should be identified in States' emissions reporting.

— END —

## **Chairman's Summary of Discussion**

### **First Meeting of the High-level Group on International Aviation and Climate Change (HGCC/1)**

**(12 and 13 December 2012)**

#### **Agenda Item 1: Administrative Matters**

##### **WP/1: *Organization of the Meetings***

The meeting agreed to appoint the President of the Council as the Chairperson of the High Level Meeting, and confirms the major duty of the Chairperson is to facilitate the discussion among members. The President began the discussion of this agenda item by proposing some edits to the draft Terms of Reference provided in Appendix B to WP/1. He explained that they were intended to bring the Terms of Reference more closely in line with C-DEC-197/6 to cover the whole basket of measures and not just MBMs. No objections to the proposed edits were raised.

Under this Agenda Item the member of India raised a point of order in reference to C-DEC 197/6, paragraph 2. c) regarding the selection of the member from Belgium making two points:

- a) The member from Belgium is not a high government official of Belgium but an official of the European Commission; and
- b) The European Commission is not a party to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention).

The Chairperson noted the point of order and agreed to raise it with the ICAO Legal Affairs and External Relations Bureau (LEB). The acting Director LEB subsequently opined: The High Level Group is a Council Group. The Council requested the President to establish the Group, to be composed of senior government officials nominated by their administrations. In effect, there was a delegation of authority to the President. The President of the Council was to consult with the regional coordinators and with other representatives regarding the composition of the Group. Once established, the Group would appoint its Chairperson, taking into account the Council's recommendation that its President serve in that capacity. Therefore, the decision to accept Belgium as a member or the nominee of Belgium rested with the President of the Council, acting in his capacity as President and not as Chairperson of the Group.

Subsequent to this legal opinion, the member of India stated that he would accept to continue to participate under protest with the understanding that this issue would be further considered and requested a response be sent by the Council on the merits of the case..

The member of India raised a question with respect to the Terms of Reference of the HGCC. He expressed the view that the discussion in paragraph 2.1 should accurately reflect the language in C-DEC 197/6 paragraph 2. c), full stop. He further recommended that the paragraphs reflecting the details of a framework for MBMs and on a Global MBM scheme be removed. After concluding discussions on the HGCC working papers, the Chairperson proposed to adopt this recommendation and there were no objections. (revised Terms of Reference are provided in Attachment A). Following the

agreement on US proposal to incorporate minor changes in original TORs, further agreement was reached along the line of India's recommendation to stick to the language of C-DEC 197/6 paragraph 2. c).

Some members expressed the view that all important elements in the basket of measures should be discussed in a balanced manner.

## **Agenda Item 2: Policy issues related to a Framework for Market-based Measures (MBMs)**

The HGCC members reaffirmed that their mandate from the Council is to develop recommendations on all of the elements of the 2013 Assembly Resolution, with respect to, inter alia, the development of an MBM framework, the feasibility of a global MBM scheme, the development of processes and mechanisms to facilitate the provision of assistance to developing countries, national Action Plans, a global CO<sub>2</sub> Standard and the development of sustainable alternative fuels.. The Group had a frank and useful exchange of views on many aspects of a framework for MBMs, including what a “framework” is. The discussion clarified that a framework relates to the establishment of national or regional MBMs. Some members suggested that the principles in the framework could also be applied to a global MBM scheme, without making any conclusion on the feasibility of a global MBM scheme.

### ***WP/2: Role of the framework for MBMs***

The HGCC members shared various views on two questions contained in paragraph 3.1 of WP/2. Regarding the first question (3.1 a) on the types of MBMs to be applied to the framework for MBMs, a majority of members were in favor of a more flexible approach, not limiting the types of MBMs to emission trading or carbon offsetting, but keeping the options open for States to choose, on the basis that they comply with the guiding principles.

The HGCC members were of the view that the framework for MBMs would establish a list of criteria that could guide states or regions that chose to establish an MBM and not necessarily specify the type of MBM. They were also of the view that the decision as to whether or not a State or region establishes an MBM is voluntary.

Regarding the second question (3.2 b) on whether the framework for MBMs constitutes agreement between States or whether separate bilateral/multilateral agreements are also required,. some members were of the view that, regardless of the nature of a framework for MBMs, agreement between States would be needed if applied to operators of a third State, keeping in mind the need to respect the sovereign right of each State to not participate or be subject to market-based measures. Other members were of the view that adherence to the framework for MBMs would put an MBM into a “safety zone” that other States were agreeing in advance not to dispute or challenge with respect to the criteria established in the framework for MBMs, while other members were of the view that the framework itself constituted agreement and therefore, an additional bilateral or multilateral agreement between States was not required. Some members emphasized that CBDR and respective capability should apply to the framework of MBMs.

### ***WP/3: Designation of Coverage of a Framework for MBMs***

The three approaches contained in WP/3 for State or regional MBMs to cover international aviation emissions under a framework for MBMs were discussed: a) departing flights; b) national aircraft operators; and c) national airspace.

Some members considered that a State can always apply an MBM to its registered carriers, though it is unlikely to do so because of concerns about competitive disadvantage. Some members were in favor of a departing flights approach, on the basis of greater coverage and simplicity and minimization of competitive distortion, and one expressed the view that this approach is consistent with international law and does not require mutual agreement. Others favored an airspace approach as more simple, expressing concern about regulation outside national territory is not consistent with international law and making the point that, while flights over the high seas and other countries might not be “covered” by an MBM, they would be covered by other non-MBM measures. One member expressed the view that over flights should be excluded to avoid unintended consequences and another member observed that using the principles of air navigation charges collection may resolve these concerns. Some expressed the view that even an airspace approach required further agreement or mutual agreement of a State whose air carriers would be covered under such an approach. Concern was also raised by one member regarding the compatibility of the framework for MBMs with WTO rules and regulations.

In addition to these questions, there was general agreement that a framework for MBMs should build upon the guiding principles in A37-19 and set out criteria and general requirements for the design and implementation of different MBMs by individual States or groups of States if they choose to do so. It was recognized that agreement on this issue in advance would avoid subsequent disputes.

However, there were different views in terms of the linkage between a framework for MBMs and a global MBM scheme. Some members were of the view that a framework would facilitate the design and implementation of individual or regional MBMs, and could constitute a step towards a future global MBM scheme for international aviation. Other members mentioned that the development of a framework for MBMs should not prejudice the development of a global MBM scheme in future and some members rejected the link between a framework for MBMs and a global MBM scheme.

***WP/4: Identification of participants in a framework for MBMs***

Many States expressed the view that, with respect to MBMs implemented under a framework, the accountable entity should be “operators”. However, the identification of participants is of less importance under the framework. Some members pointed out that if “operators” are to be identified as the accountable entity, the complexity of its definition needs to take into account the various modes of operation in the industry. The definition in Annex 6 was an acceptable starting point and no further work on a technical definition would be necessary at this stage.

***WP/5: Means to accommodate Special Circumstances and Respective Capabilities (SCRC) of States***

Some members were of the view that discussion on potential approaches to accommodate SCRC of States is more relevant to a global MBM scheme than a framework for MBMs, and some members underlined the relevancy to both a framework and a global MBM scheme and emphasized the need for the framework on MBMs to address this principle. Some members also expressed the view that the need to accommodate SCRC of States is necessary and should be in compliance with common but differentiated responsibilities. The framework for MBMs needs further development before SCRC can be fully assessed.

States could select MBMs as part of their basket of measures, however, some members were of the view that if selected, it would be binding for all operators. Some members emphasized the importance of SCRC and the need for the framework on MBMs to address this principle. Several members noted the importance of avoiding market distortions and the need to respect the principle of non-discrimination.

Some of the ideas raised by the members to address SCRC of States were: to create a *de minimis* threshold below which there would be an exemption for States or operators or routes to reflect the principle of CBDR; although it was noted by some members that an exemption based on nationality of operator would create significant competitive distortions; to exempt certain routes (e.g. on humanitarian grounds to remote places); to accommodate for fast-growing or early mover operators; and to leave it up to each State whether its operators will participate in an MBM, keeping in mind, in their view, the need to respect the sovereign decision of each State not to participate or be subject to MBMs, and to adhere to the principle of non-discrimination.

Several members referred to the *de minimis* principle noting that some States made reservations to this principle at the 37<sup>th</sup> Assembly and reiterated their position in the meeting. Several States also noted the possibility that the *de minimis* principle would lead to market distortion.

**WP/6: Authority to implement a framework for MBMs**

Most members were of the view that a framework should be adopted as an Assembly Resolution. Many members expressed no support to develop an international convention.

**Agenda Item 3: Policy issues related to a Global Market-based Measure (MBM) Scheme**

The members expressed fairly wide differences of view concerning a global MBM scheme. Some members expressed a desire to agree on core design elements of a global MBM scheme and a timetable for its implementation at the 38th Assembly, while other members considered that further work would be needed to determine the feasibility of a global MBM scheme and to answer political questions regarding the acceptance of a global target/cap for international aviation emissions and the willingness of States to allocate or distribute that target/cap to States or aircraft operators.

**WP/7: Three options for a global MBM scheme – qualitative assessment**

Some members expressed support for further qualitative assessment on the feasibility of three options for a global MBM scheme, to be undertaken by the Secretariat with support of the Experts. Several members expressed support for further work on the differences with respect to administrative complexity and associated cost of the MBM options and implications of different methodologies for the allocation of global baseline/cap. Some members expressed support for further work on approaches to address special circumstances and respective capabilities (SCRC) of States. In addition, a member suggested the review of possible legal vehicles. One member questioned the feasibility of any of the three options for a global MBM scheme both in the context of qualitative and quantitative assessment.

While it was generally agreed that a global MBM scheme necessitates the development of an allocation of a target/cap among participants in a scheme (either States or operators), there were divergent views on the need to discuss this issue at this stage. It was mentioned that work related to setting the global baseline/cap and the allocation of the global baseline/cap would be of a political nature, and it would be beyond the technical discussion by the Experts.

A majority of members were of the view that the primary focus of MBMs should be to reduce emissions from the international aviation sector, rather than the generation of revenue. Some members expressed the need for the analyses to show how a global MBM scheme would (i) ensure sustainable development of international aviation and its contribution to economic development and meeting the demands of the travelling public; (ii) effectively address aviation emissions; (iii) not lead to market distortions.

Some members were of the view that, in light of the mandate from the 37th Assembly and the HGCC discussions, some work should still be done as part of the feasibility study of a global MBM scheme, not prejudging the development of a global MBM scheme in future. The Chairperson clarified that the HGCC would provide policy recommendations to the Council, which would report the feasibility of a global MBM scheme to the 38th Assembly, where further necessary steps would be discussed and determined.

While two of the three MBM options raise revenues, some States expressed the view that the primary purpose of a MBM is to reduce emissions. The aspect of the social and economic impacts of a MBM requires further study.

***WP/8: Three options for a global MBM scheme – quantitative assessment***

Some members were of the view that further quantitative assessment could be needed on the potential impacts of a global MBM scheme on developing countries; impact on passengers where applicable, particularly with respect to developing countries; differences with respect to the administrative complexity and associated costs of the options for a global MBM scheme; potential for cost pass-through and windfall profits; and economic impacts of a patchwork of different individual or regional MBMs. Other members expressed the view that the quantitative work that had been previously conducted and urged that the experts evaluate and improve on that work before moving forward with additional quantitative work. Some members emphasized that any global MBM scheme should be simple and transparent for States.

In addition, the Group recognized that it would be important to continue to enhance the quantitative analysis to make it robust and transparent for the next Assembly.

***WP/9: Participants of a global MBM scheme***

The Group was of the view that consideration of this issue was premature.

***WP/10: Special Circumstances and Respective Capabilities (SCRC) of States***

Some members supported the further analysis of the merits and suitability of the potential approaches identified in WP/10 to address SCRC of States in the design and implementation of a global MBM scheme. Some members expressed the view that it is important to clarify what we understand by CBDR in the aviation context. Other members expressed the view that this issue is political in nature and would not benefit from further expert work at this time.

Some members expressed their preference for a route-based approach, among the potential approaches to address SCRC of States. Some noted the importance of developing pragmatic approaches to address SCRC of States. Many members raised concerns regarding exemption thresholds and their possible implications regarding the non-discrimination principle. Others expressed opposition with respect to the rechanneling of revenue as an approach to address SCRC.

***WP/11: Generation of revenue from a global MBM scheme***

A majority of members were of the view that the primary role of MBMs should be to reduce emissions from the international aviation sector, rather than the generation of revenue from MBMs. In this regard, some members expressed the view that the reasonableness of purchasing emissions allowances outside of the aviation sector should be considered.

**Agenda Item 4: Identification of further work and planning of actions to be undertaken by the second meeting**

The first meeting of HGCC discussed various policy issues related to a framework for MBMs and a global MBM scheme. The HGCC members expressed various views and there are still some areas where divergent views exist. It was clear that more work and discussions on MBMs would be necessary, therefore, MBMs will be part of the agenda of the next meeting. In addition to the issues on MBMs, the HGCC needs to discuss at the next meeting all other important elements in the basket of measures such as: technological and operational measures, sustainable alternative fuels, the CO2 standard for new aircraft, States action plans, and assistance to States. The Secretariat will also prepare and circulate working papers for the issues above, for consideration of the HGCC members at the next meeting.

Noting the recurring observation from most members that the framework for MBMs must be developed in order to support further policy discussion, the Secretariat will endeavor to develop a draft outline of the framework for MBMs, including options reflecting the views of the Group members expressed during this meeting. The Chairperson will circulate the draft framework prior to the next meeting, for consideration and comments of the HGCC members.

In light of the support and views from the members of the HGCC, the Secretariat will undertake limited further work on the feasibility of options for a global MBM scheme in a qualitative and quantitative manner, and report the progress of work to the next meeting.

It was acknowledged that members who wish to do so may submit discussion papers in advance of the second meeting to be posted on the secure site and discussed in the meeting.

-----

## Attachment A

### Terms of Reference for High-level Group on International Aviation and Climate Change

1. The 197th Session of the Council, at its meeting of 9 November 2012, “requested the President of the Council to establish, as soon as possible, a Council High-level Group composed of senior government officials nominated by their administrations, ensuring geographical representation and taking into account levels of international civil aviation activities with the mandate to develop policy recommendations for the Council in accordance with Operative Clauses 13, 18, 22 and any other provisions of Assembly Resolution A37-19 regarding elements for the 2013 Assembly Resolution, including with respect to, *inter alia*, the development of a market-based measures (MBM) framework, the feasibility of a global MBM scheme, the development of processes and mechanisms to facilitate the provision of assistance to developing countries, national Action Plans, a global CO<sub>2</sub> Standard and the development of sustainable alternative fuels taking into account, *inter alia*, the technical work of the Secretariat supported by the Experts<sup>1</sup>”.
2. The Council also “requested the Council High-level Group to report to the 198th and 199th Sessions of the Council on its progress concerning a proposal for an Assembly Resolution to be considered by the Council for submission to the 38th Session of the Assembly<sup>2</sup>”.

---

<sup>1</sup> Council decision C-DEC 197/6, paragraph 2. c).

<sup>2</sup> Council decision C-DEC 197/6, paragraph 2. e).

## **Chairman's Summary of Discussion**

### **Second Meeting of the High-level Group on International Aviation and Climate Change (HGCC/2)**

#### **Day 1 – 30 January 2013**

#### **1. AGENDA ITEM 1: AGENDA OF THE MEETING**

1.1 The meeting agreed on its Agenda Items, as contained in HGCC/2-O/B-1 (Revised), reconfirming that the mandate of the HGCC is to develop policy recommendations for the Council, encompassing policy issues related to the basket of measures that includes: the ICAO aspirational goal, technological and operational measures, sustainable alternative fuels for aviation, and market-based measures (including a framework for MBMs and a global MBM scheme), as well as the implementation support (States' action plans, and assistance to States) and other elements for the 38th Assembly Resolution in the field of international aviation and climate change.

1.2 The member of India reiterated the point of order raised at the first meeting of the HGCC, regarding the selection of the member by Belgium, and requested that a response to his letter be sent by the President of the Council on the merits of the case. The Chairperson responded, as the President of the Council, that he would respond to the letter as soon as possible. The member of India indicated that he was participating under protest. The member of China supported India's point of order.

#### **2. AGENDA ITEM 2: POLICY ISSUES RELATED TO THE BASKET OF MEASURES**

Several members highlighted the non-discrimination principle under the Chicago Convention and the principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities under the UNFCCC, both of which were acknowledged by Assembly Resolution A37-19. Some members indicated that it was key for ICAO to ensure consistency of its work with the principles and provisions of the UNFCCC.

##### **2.1 Agenda Item 2.1: The aspirational goal in relation to the basket of measures – WP/1**

2.1.1 Some members recalled that the 37th Session of the ICAO Assembly adopted the medium-term global aspirational goal, identified the need for additional technical information, and noted the request in Assembly Resolution A37-19 to review the medium-term goal and exploration of a long-term goal at the 38th Session of the ICAO Assembly. Some members reiterated, on this and several other agenda items, the reservations of their countries to aspects of Assembly Resolution A37-19, including the goal of carbon neutral growth. Other members stated that A37-19 calls for exploring the feasibility of using the 2020 carbon neutral growth goal and a new long-term goal.

2.1.2 Some members pointed out that, in order to respond to the request by the Assembly, there was need to provide States with reliable information and that steps had been undertaken by CAEP and the

Secretariat, in particular in producing the CO<sub>2</sub> trends assessment undertaken by CAEP. Some members discussed the need for States to provide information to support the CAEP assessment.

2.1.3 On the basis of currently available information from CAEP, many of the HGCC members reaffirmed that a basket of measures, (including technological and operational measures, sustainable alternative fuels and market-based measures), would be necessary to achieve the medium-term goal. Nevertheless, they emphasized that it would be up to the States to voluntarily choose the combination of measures to contribute to the emissions reduction. Some members also stressed the priority of incentivising emissions reduction within the sector.

2.1.4 Regarding the need for improving the reporting of traffic, fuel consumption and emissions data to ICAO, some members expressed the importance for ICAO to continue to monitor progress, including through further encouraging States to voluntarily submit their action plans. Some members emphasized that the reporting of traffic and fuel consumption is voluntary. Some members also recognized the sensitivity of data, the non-attributable nature of global aspirational goals, and capability of States in the collection and reporting of data and national greenhouse gas (GHG) inventory reports.

2.1.5 Some members expressed the need to consider more ambitious goals than the medium-term goal and to consider the feasibility of a long-term goal. It was noted by some members that the aviation industry already set its own goals. Some members pointed out that the goal in 2020 required further research on its feasibility. Other members expressed the need to maintain the voluntary and non-attributable nature of the medium-term goal, and that further discussion should be undertaken when updated information from CAEP on its CO<sub>2</sub> trends assessment is made available.

2.1.6 The Chairperson pointed out the obligations of ICAO's Member States under Article 67 of the Chicago Convention on the reporting of data, including through the ICAO Statistical Form M, as well as the flexibility given in paragraph 6 of Assembly Resolution A37-19 on the medium-term goal. He also reiterated that any measure should not affect the sustainable growth of international aviation.

2.1.7 Some members proposed to undertake more in-depth discussion related to global aspirational goals and their impact at the next meeting. Other members stated that a focus on non-consensual goals would be divisive.

## 2.2 **Agenda Item 2.2: Technological and operational measures – WP/2**

2.2.1 The HGCC acknowledged the priority importance of technological and operational measures to address aviation emissions. One member stressed that the CO<sub>2</sub> standard should not be over emphasized at the expense of other comprehensive emissions measures. It welcomed the progress of work by CAEP on the development of Standards, guidance material and tools related to technological and operational measures. Some members also stressed the importance of making information on technological and operational measures available to States. One member indicated the need for more information on ICAO's work on operational measures such as air traffic management (ATM) measures and rationalising of air routes.

2.2.2 A majority of members supported the recommendation as contained in subparagraph 3.1 of WP/2. Some members supported development of the CO<sub>2</sub> standard as soon as possible, while others recommended that the timeline and other technical decisions be made by CAEP. In addition, some members stressed the importance of balancing between the robustness of the CO<sub>2</sub> standard and the time necessary to develop it.

2.2.3 Some members also expressed the need for developed countries to ensure support for developing countries for the implementation of technological and operational measures.

2.2.4 The Chairperson clarified that, in what refers specifically to the ICAO Standards (Annexes to the Chicago Convention), they are mandatory for all the Member States of ICAO.

### 2.3 **Agenda Item 2.3: Sustainable alternative fuels for aviation – WP/3**

2.3.1 The HGCC highlighted the important role of ICAO to continue to promote and share information regarding best practices of States and other stakeholders in the development and deployment of sustainable alternative fuels for aviation, and agreed on the recommendation as contained in sub-paragraph 3.1 b) of WP/3.

2.3.2 Some members also recognized the importance of collecting information on the future production and use of sustainable alternative fuels for aviation, and agreed on the recommendation expressed in sub-paragraph 3.1 c) of WP/3, but with an expression of disagreement to its reference to action plans by other members. Some members pointed out that the means to collect such information should not be limited only through States' action plans, which are voluntary in nature. Some members expressed the need for the HGCC to consider the possible means to provide assistance for the development and deployment of sustainable alternative fuels for aviation including providing incentives through the application of a carbon price. One member emphasized that safety and viability issues also need to be kept in mind.

2.3.3 The HGCC did not agree on the proposed recommendation to account for the use of biofuels in flight operations as zero net CO<sub>2</sub> emissions. Nevertheless, this is one of the areas that ICAO can play an important role in sharing information regarding best practices. Some members did not agree on the proposed recommendation expressed in sub-paragraph 3.1 a) and some expressed opposition to an ICAO role in the development of policy in the promotion of biofuels, which should be left to States.

### 2.4 **Agenda Item 2.4 a): Market-based measures (MBMs), Outline of a framework for MBMs – WP/4, WP/9**

2.4.1 Some members supported the proposed outline of a framework for MBMs, as contained in the Appendix A to WP/4, as the basis of further discussion, while they also considered the contribution of the United States as contained in Appendix A to WP/9. Some members were of the view that the framework should not be too prescriptive and several members suggested that text under “3. Design Features” of the Appendix A to WP/4 be revised.

2.4.2 Some members reiterated that a framework relates to national or regional MBMs implemented by individual States or groups of States on a voluntary basis, and that it should not limit the types of MBMs available under the framework. One member mentioned that the framework can only apply to national MBMs and not regional MBMs. Some members emphasized that ICAO's consideration of MBMs should be consistent with the principles and provisions of the UNFCCC and the Kyoto Protocol including common but differentiated responsibilities. One member also asked for the study to be done on the application of the CDM of the Kyoto Protocol to international civil aviation as mentioned in para 24 (m) of Assembly Resolution A37-19.

2.4.3 Regarding the three approaches for the coverage of international aviation emissions in national or regional MBMs, which are implemented under a framework for MBMs, some members stated their preference for the national airspace approach without overflights, some members were of the

opinion that the national airspace approach should be extended to FIRs, while other members preferred the departing flight approach. Some members suggested the Secretariat undertake work to analyse the coverage of international aviation emissions by these approaches. Some members expressed that agreement with other States would not be needed if the framework for MBMs is established, while another member reiterated that bilateral agreement with other States on the design of national or regional MBMs would be needed regardless of the nature of the framework for MBMs, since States also needed to mutually agree on the nature of the MBMs being applied under any agreed framework.

2.4.4 With a view to addressing specific issues, the Chairperson proposed and the HGCC agreed on the establishment of a small group, which was composed of eight members of the HGCC (Belgium, Brazil, China, India, Mexico, Singapore, United Arab Emirates and United States) and chaired by the member of Singapore. The results of the discussion by the small group would be presented to the HGCC on 31 January 2013.

-----  
**Day 2 – 31 January 2013**

**1. AGENDA ITEM 2: POLICY ISSUES RELATED TO THE BASKET OF MEASURES**

**1.1 Agenda Item 2.4 b): Market-based measures (MBMs), Progress report on qualitative and quantitative analysis of a global MBM scheme – WP/5, WP/10**

1.1.1 The member of Russian Federation presented WP/10, which discussed net environmental benefits from MBMs, emphasizing the importance of in-sector emissions reduction. The paper proposes the establishment of a climate fund under ICAO to support the implementation of States' action plans using taxation on the volume of fuel burned.

1.1.2 Some members appreciated the “thinking outside the box” idea contained in WP/10. Members commented on the balance between CO<sub>2</sub> emissions reduction within the international aviation sector and the CO<sub>2</sub> emissions reduction by applying MBMs with access to emissions reductions in other sectors. Some members emphasized the importance of achieving in-sector emissions reductions while others pointed out the cost-effectiveness of open MBMs compared to only in-sector reductions. Some members expressed the view that further work should be undertaken, in particular regarding the impacts on developing countries. Some members recognized the advantage of this idea and that it could enable reconciliation of the principles of Chicago Convention and the UNFCCC. Other members expressed concern on the collection of such a fund from all Member States as this would be contrary to the principles of the UNFCCC. Some members noted that many of these issues put forward as requiring further work have significant policy implications and so technical work on those issues may be limited.

1.1.3 In considering WP/5, the Chairperson proposed and the HGCC agreed to not consider the recommendations contained in sub-paragraph 3.1 b) and c) of WP/5. The HGCC took note of the ongoing work of the Secretariat with the support of the Experts on the feasibility of a global MBM scheme, and some members stressed the need for further work to be undertaken, in particular regarding the impacts on developing countries and feasible timelines for implementation.

1.1.4 Although the HGCC agreed not to consider the recommendations contained in sub-paragraphs 3.1 b) and c) of WP/5, some members provided comments on these recommendations.

1.1.5 Some members supported on-going efforts of the aviation industry to reduce emissions by using the voluntary offsetting programmes and expressed the importance of recognizing those efforts through States' action plans. There was a view that it should be up to States to include such information in their action plans. Some members also considered that information on voluntary offsetting could be reported by trade associations directly to ICAO while other members expressed concern of focusing on information regarding the voluntary offsetting programs in relation to their environmental integrity.

1.1.6 Some members supported work to develop criteria on the acceptable level of quality of credits for the international aviation sector, due to an increasing variety of credits being used and the need to guide States on what credits could be used for the sector. Some members were of the view that such work is being addressed under the UNFCCC and were of the view that the establishment of quality criteria were unnecessary at this time.

1.1.7 Some members recalled the need to undertake a study on the possible application of the Kyoto Protocol's Clean Development Mechanism (CDM) to international aviation (A37-19, paragraph 24. m) be made available.

1.1.8 Noting the action being taken by the aviation industry, some members suggested inviting them to the next meeting to provide the HGCC with inputs on their views on a global MBM offsetting scheme and to update on current activities in this area.

## **2. AGENDA ITEM 3: POLICY ISSUES RELATED TO IMPLEMENTATION SUPPORT**

### **2.1 Agenda Item 3.1: States' action plans – WP/6, WP/8**

2.1.1 In considering WP/6, the HGCC welcomed the successful accomplishment of the ICAO work in supporting States in the preparation and submission of their action plans. It was noted that, to date, States representing over 75% of international traffic have submitted their action plans, and States that have not yet prepared their action plans were encouraged to do so prior to the 38th Assembly.

2.1.2 Regarding the recommendation contained in sub-paragraph 3.1 a) of WP/6, some members suggested the submission of States' action plans be mandatory, while other members expressed that submission of States' action plans should continue to be voluntary.

2.1.3 Some of the HGCC members were in favour of updating States' action plans, and supported the recommendation on the timelines for the updates, as contained in sub-paragraph 3.1 b) of WP/6. Some members expressed concern that it may be incompatible with the voluntary nature of action plans, and in light of the respective capabilities of States. Other members supported the general recommendation to update action plans but did not believe it was necessary to decide on a timeline for updates at this point, and expressed concern about creating an undue administrative burden upon States. A concern was also raised to consider the commercial sensitivity of the data submitted.

2.1.4 Some members supported the recommendation on the recognition of the emissions reduction from voluntary offsetting programmes, as contained in sub-paragraph 3.1 c) of WP/6. Other members were of the view that it should be up to States to include such information in their action plans. Some members reiterated their concern regarding environmental integrity of voluntary offsetting programmes. Other members expressed the view that this information could also be gathered through aviation industry bodies.

2.1.5 Some of the HGCC members supported the recommendation on the harmonization of information collected and updates of guidance material and templates, as contained in sub-paragraph 3.1 d) of WP/6. Some members expressed concern for harmonization in light of the voluntary nature of action plans in light of the respective capabilities of States, adding that an ICAO MRV system should not be built in parallel to the UNFCCC.

2.1.6 One member expressed concern of the ICAO role in the proposed new phase and questioned the appropriateness of ICAO assessment of national plans which do not follow established standards. He further encouraged that financial and technological support be developed and offered to interested developing countries.

2.1.7 The Secretariat commented that, in responding to the request of the 37th Assembly, the Secretariat had dedicated intensive efforts to enhance the capacity of States in a very short timeframe by developing guidance material/tools and conducting workshops/individual contacts. Positive feedback has been received from States engaged in the preparation of their action plans. This active engagement of States contributed to improving their dialogue with stakeholders in developing a plan that would best fit their circumstances and capabilities, and also helped in identifying assistance needs for implementation.

2.1.8 It was noted that the Secretariat work has moved to the second phase, assessing the submitted action plans, and identifying the areas of further improvement of guidance. Some States have already begun updating their action plans by improving the information contained therein. The Secretariat has also been compiling information on the assistance needs identified in submitted action plans and started consideration of the means to address such needs.

2.1.9 The HGCC members supported the recommendation contained in sub-paragraph 3.1 e) of WP/6 on the sharing of information contained in States' action plans and to make it available to the public as well as encouraging partnerships/support between States.

2.1.10 The HGCC congratulated the successful experience of Canada in involving and working with all the stakeholders in the preparation of its action plan, as presented by the member of Canada in WP/8. He expressed the willingness of Canada to share information contained in its action plan and kindly offered to share the experience with other States to prepare or improve their action plans.

— — — — —

### **Day 3 – 1 February 2013**

## **1. AGENDA ITEM 3: POLICY ISSUES RELATED TO IMPLEMENTATION SUPPORT**

### **1.1 Agenda Item 3.1: States' action plans – WP/6, WP/8 (continued)**

1.1.1 Some members reiterated congratulations on the successful accomplishment of the ICAO work in supporting States in the preparation and submission of their action plans, and its value for the Organization. The Chairperson informed that an action plan was received from Russian Federation, raising the total international traffic coverage to more than 77%.

1.1.2 Some members expressed that submission of States' action plans should continue to be voluntary. A member expressed the importance for allowing the flexibility to report the expected results from the implementation of action plans, and taking into account the sensitivity of data contained in action plans.

1.1.3 Some members stated that it would be important to provide assistance to States in the preparation of action plans, and that assistance should not be conditioned to the presentation of action plans.

## 1.2 **Agenda Item 3.2: Assistance to States – WP/7**

1.2.1 Many of the HGCC members supported the recommendations contained in paragraph 3 of WP/7. One member with support of other members did not support these recommendations, indicating they did not adequately reflect common but differentiated responsibilities, they identify priorities which must be chosen by countries themselves, they propose mechanisms which would be better developed under the UNFCCC and they present action plans as a requirement for support.

1.2.2 Some members expressed the importance of linkage between States' action plans and provision of assistance to implement the measures to reduce CO<sub>2</sub> emissions from international aviation identified in States' action plans, to assure the effective targeting of such assistance. Other members mentioned that assistance to States should not be conditioned to the presentation of States' action plans, and focus should be on assistance to developing countries, in light of paragraph 22 of Resolution A37-19. They also expressed the view that assistance cannot be limited to the preparation and implementation of action plans and should respect the priorities identified by the countries themselves.

1.2.3 The Chairperson highlighted that it is important for States to identify their assistance needs and inform the Secretariat so that the Secretariat can consider means to provide the assistance.

1.2.4 Some members expressed their support for, and requested more information on, the ongoing work to develop a programme with the United Nations Development Programme (UNDP) and Global Environment Facility (GEF). Some members indicated more information is needed before an endorsement can be considered

1.2.5 One member proposed a new recommendation by which developed countries could enhance the provision of new and additional resources, technology transfer, technical assistance and capacity building to developing countries.

## 2. **AGENDA ITEM 2: POLICY ISSUES RELATED TO THE BASKET OF MEASURES**

### 2.1 **Agenda Item 2.4 a): Market-based measures (MBMs), Outline of a framework for MBMs – WP/4, WP/9 (continued)**

2.1.1 The Chair of the small group reported that, although the group was requested to make progress in developing an outline of the framework, it was not able to reach agreement on such an outline due to divergent views. Nevertheless, the discussion facilitated the understanding of divergent views and the reasons behind them, which helped identify key issues related to a framework for MBMs.

2.1.2 All the HGCC members expressed appreciation to the Chair in facilitating discussion of the small group to undertake this challenging task. Several States noted there were merits in both the Secretariat and the U.S. papers and suggested marrying both papers to find a middle ground.

2.1.3 A member expressed the view that the Day 3 discussion could be summarized as: the purpose of a framework, and in particular whether it would provide a safety zone for a State applying a compliant MBM or whether mutual consent would be required; whether the framework should allow a high degree of flexibility in the form of MBMs that could be applied, or whether it should be more restrictive in the interests of increasing the compatibility of measures applied by different States; what the geographical scope of MBMs should be, noting that a narrow geographical scope would raise fewer concerns over sovereignty but a broader scope would allow a higher proportion of global emissions to be addressed; and whether the MBMs would apply to all carriers, and if not, the basis on which some might be excluded from participation.

2.1.4 The Chairperson commented that divergent views on many aspects of the framework were not new and such views had been already expressed and understood among members. He further highlighted that discussion at the second HGCC meeting had identified key issues (as contained in paragraph 2.1.3 above) where divergent views among the members remained. In this regard, he requested the HGCC members to come back to the next meeting with proposals that could bridge the gap on these issues, instead of repeating the same positions. He expressed high expectation for such proposals to enable the HGCC to make progress to find solutions and requested the members provide proposals to the Secretary of the HGCC, one week before the third meeting (15 March 2013).

### **3. AGENDA ITEM 4: IDENTIFICATION OF FURTHER WORK AND PLANNING OF ACTIONS TO BE UNDERTAKEN BY THE THIRD MEETING**

3.1 The HGCC/2 discussed policy issues related to the basket of measures and implementation support. It was clear that the HGCC would need to continue discussions at its third meeting (25 to 27 March 2013) regarding elements for the 38th Assembly Resolution in the field of international aviation and climate change.

3.2 The Chairperson mentioned that, following the request made by some members, he would invite representatives from the aviation industry and NGOs to the third HGCC meeting to provide information on their views and initiatives.

3.3 It was noted that, draft Daily Summaries of Discussion would be posted on HGCC secure site, for comments by the HGCC members not later than 6 February 2013, and that the final Daily Summaries of Discussion would form the basis of the progress report of the Chairperson to the 198th Session of the Council.

**NOTA DE ESTUDIO****CONSEJO — 199º PERÍODO DE SESIONES****Asunto núm. 50: Cuestiones relativas al medio ambiente****INFORME SOBRE LOS RESULTADOS DE LOS TRABAJOS DEL GRUPO DE ALTO NIVEL  
SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (HGCC)**

(Nota presentada por el Presidente del HGCC)

**RESUMEN**

Conforme a la petición cursada por el Consejo en su 197º período de sesiones (C-DEC 197/6), el Presidente de este órgano constituyó el HGCC a fin de que le formulara recomendaciones en materia de políticas sobre los elementos que compondrán la Resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático del 38º período de sesiones de la Asamblea. Atendiendo, además, a la solicitud formulada por el Consejo en su 198º período de sesiones (C-DEC 198/9), se ultimó el examen del proyecto de dicha resolución, al margen de las disposiciones sobre medidas de mercado (MBM), y se estudiaron las propuestas presentadas sobre estas medidas por los miembros del HGCC en el curso de su tercera reunión, celebrada del 25 al 27 de marzo de 2013.

Tal como se había acordado en la tercera reunión, el 3 de abril de 2013 se distribuyó entre los miembros del HGCC el citado proyecto de resolución, en el que se recogían las distintas opiniones y propuestas formuladas durante la misma (véase el Apéndice A relativo a las medidas que no están basadas en el mercado y el Apéndice B sobre las que sí lo están). En el sitio web seguro del Grupo están disponibles las respuestas de sus miembros recibidas hasta el 16 de abril de 2013. Partiendo de ellas y orientado por el Presidente del Consejo, el Secretario General ha preparado la versión consolidada del proyecto de resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático del 38º período de sesiones de la Asamblea (véase el Apéndice C), donde refleja la mayoría de las opiniones expresadas evitando duplicaciones. Se han dejado entre corchetes los fragmentos del proyecto sobre los cuales aún discrepan manifiestamente los miembros del HGCC a fin de someterlos a la consideración y decisión del Consejo.

**Decisión del Consejo:** Se invita al Consejo a:

- considerar como punto de partida del debate el proyecto de resolución del 38º período de sesiones de la Asamblea que figura en el Apéndice C;
- perfeccionar las opciones que reflejan las opiniones divergentes expresadas por los miembros del HGCC sobre asuntos relacionados con las MBM, las cuales figuran entre corchetes en el Apéndice C; y
- solicitar al Secretario General que prepare el proyecto de nota de estudio de la Asamblea “*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*”, con la decisión adoptada por el Consejo sobre el Apéndice C, para su consideración por este órgano antes del 38º período de sesiones de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con en el Objetivo estratégico C — <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se emprenderán las actividades a las que se alude en esta nota de estudio en función de los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular para 2014-2016 y/o de las aportaciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	C-WP/14022, 14023, 14025, 14026, 14027, 14028 y 14029 C-DEC 197/6 y 198/9 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)

## APÉNDICE A

### **Proyecto de resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático del 38º período de sesiones de la Asamblea al margen de las disposiciones sobre medidas de mercado (MBM) (enmiendas a la Resolución A37-19 del 37º período de sesiones de la Asamblea)**

(Distribuido el 3 de abril de 2013 entre los miembros del HGCC)

#### **Resolución ~~A38-xx~~A37-19: 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 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;

*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 CO<sub>2</sub>;

*Reconociendo* que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) tomadas en virtud del Plan mundial de navegación aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> 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;

***{Párrafo/s del preámbulo sobre MBM: pendiente/s de redacción}***

~~*Tomando nota* de que la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/09), en noviembre de 2009, respaldó el uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, y, en particular, de combustibles de sustitución directa en el corto a mediano plazo, como medio~~

~~importante para reducir las emisiones de la aviación; Tomando nota también de que la CAAF/09 y estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI;~~

Reconociendo que el principal objetivo de la producción comercial viable de combustibles alternativos sostenibles para la aviación reside en crear una perspectiva de mercado a largo plazo y en afrontar la diferencia inicial de precios con respecto a los combustibles para reactores convencionales, lo cual requerirá que en las políticas nacionales de energía renovable y/o de biocombustibles se considere el uso de esos combustibles alternativos;

Reconociendo la suma importancia de una producción sostenible, que a largo plazo debería garantizar una capacidad productiva continuada de los recursos naturales, de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental;

Tomando nota de los retos que plantea el surgimiento de políticas y procedimientos dispares en materia de combustibles alternativos para la aviación, en particular en lo que respecta a los enfoques aplicados a la sostenibilidad, y reconociendo la necesidad de perfeccionar la armonización de estos enfoques;

Tomando nota de que, en consonancia con la Resolución A37-19 de la Asamblea, el Consejo brindó orientación y otras formas de asistencia técnica para la preparación y presentación de los planes de acción estatales, comprendida la celebración de seminarios de instrucción práctica y la elaboración de textos de orientación, 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, XX Estados miembros que representan más del XX% del tráfico aéreo internacional global tengan preparados y presenten 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 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;

***{Párrafo/s del Preámbulo sobre MBM y el MDL: pendiente/s de redacción}***

*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 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 conexas;

*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 A37-19A36-22 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;

**Metas mundiales a las que se aspira (párrafos 4 a 8)**

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;

6 bis. *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;

7. *Acepta* examinar, en su 39<sup>38</sup> período de sesiones, la meta mencionada en el párrafo 6 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 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 39<sup>38</sup> 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 9 a 12)**

9. Sigue alentando 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 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 ~~2015~~<sup>2012</sup>, y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda continuar compilando 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;

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

10 ter. 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;

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 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~~<sup>2012</sup>, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria sus planes de acción a la OACI;

11 bis. También pide al Consejo que, en el marco de la antedicha prestación de asistencia técnica, celebre seminarios prácticos y actualice el *Guidance Material for the Development of States's Action Plans* [Textos de orientación para el desarrollo de Planes de acción de los Estados], la interfaz web interactiva y otras herramientas pertinentes, en particular para coadyuvar a los Estados a incluir en dichos planes información sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de la aplicación de las medidas que hayan seleccionado al respecto, en consonancia con la orientación proporcionada;

~~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;~~

***{Párrafo/s dispositivo/s sobre MBM: pendiente/s de redacción}***

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;

**Asistencia los Estados (párrafo 22)**

22. *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)  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 3938º período de sesiones de la Asamblea; y
- b) d)  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;

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;

**Medidas tecnológicas y operacionales (párrafos 23.b)-2 a f)**

- b)-2  consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de ahorro de combustible;
- 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 , 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 (nuevos párrafos 23 bis y 23 ter en sustitución de 23.g, h) e i))**

- ~~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;~~

23 bis. Alienta a los Estados a:

- a) 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; y
- b) considerar medidas en pro de la investigación y el desarrollo así como pasos demostrativos relativos a la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas al objeto de reducir costos y contribuir a impulsar procesos de producción sostenible a escala comercial;

23 ter. Insta a los Estados a:

- a) producir combustibles alternativos sostenibles para la aviación en función de sus circunstancias nacionales;
- b) 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;
  - 3) contribuir al desarrollo socioeconómico local, y minimizar los conflictos por causa del agua y los alimentos;
  - c) 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;
  - d) 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; y
  - e) [evaluar las repercusiones de la utilización de combustibles alternativos en la aviación y sus consecuencias sociales y económicas para las industrias productoras de combustibles convencionales así como para los países que los introduzcan, especialmente aquellos en desarrollo;]
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;

**Medidas tecnológicas y operacionales (párrafos 24.e), f), i), j) y j)-2)**

- e) elabore una norma mundial sobre el CO<sub>2</sub> 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;~~
- i)  ~~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~~ los textos de orientación sobre medidas operacionales, tal como la mejora de la ATM, 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;
- j)-2 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 24.j)-3 a j)-5 en sustitución de 24.g) y h))**

- j)-3 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;
- j)-4) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) y considere la elaboración de textos de orientación para coadyuvar a los Estados y facilitar la producción e introducción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- j)-5) 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;
- k) mantenga y perfeccione~~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) *{Párrafos dispositivo/s sobre MBM y el MDL: pendiente/s de redacción}*

- 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.

-----

## APÉNDICE B

### Proyecto de resolución sobre medidas de mercado (MBM) del 38º período de sesiones de la Asamblea

(Distribuido entre los miembros del HGCC el 3 de abril de 2013)

#### 1. Marco de las MBM

(Enmiendas realizadas al Apéndice del HGCC/3-WP/3  
para reflejar las opiniones expresadas en la reunión HGCC/3)

##### A. Preámbulo

A1 *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 ~~eriterios de el~~ mercado (MBM) para la aviación internacional, incluida una explicación más a fondo de los principios rectores que se enumeran en su Anexo, para someterlo a la consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

A2 *Subrayando* 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; *{extraído de la Resolución A37-19}*

A3 *Reconociendo asimismo* la importancia fundamental de que la OACI ejerza un liderazgo en la aportación de la aviación internacional al control de las emisiones de CO<sub>2</sub> que contribuyen al cambio climático mundial; *{extraído de la Resolución A37-19}*

A4 *Consciente* de la diversidad de medidas que han puesto, y pondrán, en marcha los Estados miembros de la OACI a fin de coadyuvar a la consecución de la meta mundial a la que se aspira, y reconociendo que las MBM para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional [se encuentran entre tales medidas] [constituyen posibles opciones para alcanzar dicha meta] [pueden utilizarse como complemento a tales medidas];

A5 *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; *{extracto de la Resolución A37-19}*

A6 *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; *{extracto de la Declaración A37-19};*

A7 [Reconociendo que las emisiones procedentes de la aviación internacional representan solamente el 2% de las emisiones totales mundiales;] *{extraído de la Resolución A37-19}*

A8 [Reconociendo, al mismo tiempo, que en todos los escenarios diseñados para lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 el sector de la aviación civil internacional consigue reducir en torno al 95% de las emisiones adquiriendo unidades de emisión fuera del sector;]

A9 [Reconociendo que las MBM deberían promover medidas en el sector de la aviación internacional y no ceñirse a adquirir créditos en el mercado internacional de carbono;]

A10 [Reconociendo la necesidad de garantizar la compatibilidad y la coherencia del marco de las MBM y de las MBM con los instrumentos adoptados de mutuo acuerdo en virtud de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;]

A11 [Reconociendo asimismo la necesidad de evitar la aplicación de múltiples enfoques al diseño e implantación del marco de MBM y de los planes conexos;]

A12 [Tomando nota de que la CMNUCC está debatiendo un nuevo mecanismo basado en el mercado, en virtud del cual se garantice la participación voluntaria de las Partes y se salvaguarde la integridad ambiental, entre otras cuestiones;]

A13 [Reconociendo que en los diversos estudios realizados en este contexto aún no se ha determinado la viabilidad de las MBM;]

## **B. Propósito de un marco de MBM**

B1 En el marco de las MBM se esbozan los principios rectores y criterios fundamentales a los cuales [se atenderán] [se someterán] los Estados [o las regiones] [las agrupaciones estatales] en el supuesto de que opten voluntariamente por poner en marcha [y decidan voluntariamente participar en] medidas de esta índole aplicables a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional en el caso de aeronaves matriculadas en otros Estados.

B2 [Los Estados que diseñen o ejecuten MBM aplicables a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional procurarán demostrar que dichas medidas son compatibles con este marco.]

B3-1 [Las MBM que se apliquen en consonancia con el marco no requerirán del consentimiento mutuo de los Estados. No obstante, los explotadores de aeronaves que pudieran verse injustamente afectados por la aplicación de estas medidas, al proporcionar aquél orientación general sobre su ejecución, no pudiendo abarcar en detalle todos sus elementos, podrían llevar el caso ante el Estado [o la región] que las ejecute, debiendo éste [o ésta] tratar de resolverlo de inmediato. [En caso de no llegarse a un acuerdo, la cuestión debería plantearse al Consejo de la OACI a fin de se ocupe de dirimirla.]]

### O BIEN

B3-2 [Continuará exigiéndose el consentimiento mutuo cuando se aplique una MBM estatal o regional a una aeronave matriculada en un Estado extranjero, pese a no [requerirse injustificadamente si la medida es compatible con el marco] [ser menester si el Estado extranjero ha ejecutado o va a ejecutar una medida similar compatible con el marco, o no se opone a dicha aplicación].]

### O BIEN

B3-3 [Para todo marco de MBM, se requerirá del consentimiento mutuo tanto de los Estados que tomen medidas como de los que participen en ellas.]

B4 Este marco no sienta un precedente o prejuzga las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto de la CMNUCC u otros organismos de las Naciones Unidas. *{extraído de la Resolución A37-19}*

B5 Los Estados adoptarán de mutuo acuerdo el marco, sin perjuicio de sus derechos legales en virtud de las normas internacionales, entre las que figura el Convenio de Chicago.

B6 El marco no tiene por objeto prejuzgar el diseño ni la aplicación de un plan mundial de MBM relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional, pese a poder servir de guía para su elaboración: si se pusiera en marcha dicho plan, el marco dejaría de estar vigente.

B7 [El marco debería ser compatible y coherente con los instrumentos adoptados de mutuo acuerdo en virtud de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.]

B8 [El marco debería evitar la aplicación de múltiples enfoques al diseño e implantación de los planes de MBM.]

### C. Principios rectores

A continuación figuran los principios rectores para elaborar y aplicar MBM:

[Manténganse los 15 principios rectores, tal como figuran en el Anexo de la Declaración A37-19, sin enmendar]

#### O BIEN

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional y no imponerle una carga económica inadecuada[. en particular en los países en desarrollo];
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional [y contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira];
- c) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- d) las MBM deberían [minimizar] [no conllevar] la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- e) [las MBM deberían respetar el principio de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades entre los transportistas [nuevos y ya existentes]];
- f) [las MBM deberían abordar las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados;] [las MBM deberían acatar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas y abordar las circunstancias especiales de los Estados;]
- g) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y [seguir fomentando e incentivando] las inversiones en el rendimiento del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;

- h) [las MBM deberían comprender disposiciones *de minimis*]; [las MBM deberían comprender disposiciones en las que se fije un umbral de exclusión para las aeronaves de poca envergadura o para aquellos participantes cuyos niveles de actividad o emisiones sean nimios. No obstante, en aras de evitar una distorsión de la competencia, deberá tratarse por igual a todos los explotadores de aeronaves que cubran la misma ruta];
- i) [las MBM no deberían generar ingresos]; [las MBM no deberían ser medidas con las que generar recursos, sino centrarse exclusivamente en reducir las emisiones procedentes del sector de la aviación internacional]; [cuando las MBM generen ingresos, se recomienda que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de CO<sub>2</sub> de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo];
- j) las MBM deberían ser rentables;
- k) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- l) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a [todos] los mercados de carbono; y
- m) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores.
- n) [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]; {principio l) del Anexo de la Resolución A37-19}
- 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]; {principio o) del Anexo de la Resolución A37-19}
- p) [un Estado no debería aplicar MBM en otro Estado participante de forma unilateral, sino que éstas se ejecutarán exclusivamente con el consentimiento de ambos];
- q) [las MBM no deberían disfrazarse de restricciones a los servicios y el comercio internacionales];
- r) [las MBM deberían ser compatibles y coherentes con las medidas e instrumentos adoptados en virtud de la CMNUCC];
- s) [las MBM deberían ser compatibles y estar en consonancia con el marco conexo];

#### **D. Criterios fundamentales**

D1 Los Estados [o las regiones] deberían cumplir los siguientes criterios acordados sobre la elaboración y aplicación de MBM para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional [si optaran por ejecutarlas] en una aeronave matriculada en otro Estado [con el consentimiento del Estado participante]:

## Participantes

D2 [Los explotadores de aeronaves son los participantes en las MBM nacionales o regionales o las entidades responsables de ellas.]

D3 [Los Estados deberían comunicar su intención de poner en marcha MBM y brindar la oportunidad a otros Estados de contribuir con respecto a sus explotadores de aeronaves.]

D4 [[A continuación,] deberían aplicarse las MBM nacionales o regionales a todas las aeronaves [de aquellos Estados que hayan dado su consentimiento así como a las] que operen dentro o fuera del Estado [o la región] que las ejecute.

D5 [Los participantes serán exclusivamente Estados que participarán voluntariamente en el marco de las MBM.]

D6 [Antes de aplicar las MBM, los Estados deberían emprender consultas bilaterales con los otros Estados participantes para lograr un acuerdo (de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 14 de la Resolución A37-19).]

## Alcance geográfico

D7-1 [Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado [o región] [(bien a escala nacional o regional)] deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional de una aeronave matriculada en un Estado extranjero que corresponda al espacio aéreo del Estado [o del Estado de la región] desde el que ésta despegue o en el que aterrice.]

### O BIEN

D7-2 [Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado [o región] [(bien de carácter nacional o regional)] deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional de una aeronave matriculada en un Estado extranjero que corresponda al despegue o aterrizaje en el espacio aéreo del Estado [o región] que las ejecute.]

### O BIEN

D7-3 [Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado [o región] [(bien de carácter nacional o regional)] deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional de una aeronave matriculada en un Estado extranjero que corresponda al despegue o aterrizaje en el espacio aéreo y región de información de vuelo (FIR) del Estado [o región] que las ejecute.]

### O BIEN

D7-4 [Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado [o región] [(bien de carácter nacional o regional)] deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional de una aeronave matriculada en un Estado extranjero que corresponda al despegue, aterrizaje o sobrevuelo en el espacio aéreo del Estado [o región] que las ejecute.]

O BIEN

D7-5 [Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado [o región] [(bien a escala nacional o regional)] deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional correspondiente al despegue desde el territorio de un Estado [o región] y al aterrizaje en otro[*a*].]

O BIEN

D7-6 [La ejecución de MBM debería limitarse al territorio de un Estado y sus transportistas nacionales, pero en caso de que éste decidiera aplicarlas a transportistas aéreos de otros Estados, debería llegar antes a un acuerdo con ellos.]

**No duplicidad**

D8 Las MBM deberían diseñarse de suerte que garanticen que emisiones de toneladas métricas de CO<sub>2</sub> en particular se aborden en una única MBM y no en múltiples, ni en otros instrumentos económicos.

**~~Minimizar las distorsiones del mercado~~**

D9 ~~Las MBM deberían diseñarse y ejecutarse de modo que minimicen las distorsiones del mercado y eviten los cambios y virajes en el sistema de aviación internacional resultantes de la competencia desleal.~~

**[Circunstancias especiales y capacidades respectivas**

D10 Una MBM debería diseñarse y ejecutarse de manera que se tengan en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de [los explotadores de aeronaves y] los Estados, al tiempo que se minimizan las distorsiones del mercado.

D11 [Por lo que respecta a los explotadores de aeronaves, la adaptación se produciría de las siguientes formas:

- a) Una excepción *de minimis* en la MBM para los explotadores de aeronaves con una frecuencia de vuelos al Estado [o la región] significativamente baja.
- b) Créditos, derechos o compensaciones adicionales para los explotadores aéreos con un elevado crecimiento (esto es, rápido) con el que satisfacer una demanda del mercado significativa; y
- c) Créditos, derechos o compensaciones adicionales para los explotadores aéreos que hayan tomado medidas con prontitud a fin de mejorar el rendimiento del combustible y reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional.
- d) Disposiciones para nuevos participantes.]

D12 [[Las MBM no deberían ser medidas con las que generar recursos, sino centrarse exclusivamente en reducir las emisiones procedentes del sector de la aviación internacional.] Se recomienda que, en la medida en que el Estado [o la región] que ejecute las MBM distribuya los ingresos generados gracias a ellas, éstos se destinen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de CO<sub>2</sub> de aeronaves, lo que podría comprender la asistencia y apoyo a los Estados con circunstancias especiales y capacidades respectivas en lo que respecta a proyectos específicos recogidos en sus planes de acción o presentados a la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI en aras de satisfacer las metas mundiales de la

Organización. En este sentido, se aplicará el actual sistema de supervisión y gestión de la OACI respecto a la aplicación, y los resultados, de estos recursos y proyectos.]]

### **Simplicidad administrativa**

D13 Una MBM debería diseñarse y ejecutarse de manera que sea sencilla desde el punto de vista administrativo, no intrusiva y que proteja la confidencialidad de los datos pertinentes de los participantes. A tal fin, un Estado [o región] que ponga en marcha MBM debería, en la medida de lo posible, adoptar los mismos métodos y enfoques que los que ya utilizan la OACI o la industria, tales como las obligaciones normativas relativas al suministro de información financiera para velar por y notificar el cumplimiento de las MBM por parte de los participantes.

D14 Los gastos administrativos deberían ser mínimos a fin de no imponer cargas económicas innecesarias a los explotadores de aeronaves.

### **Compatibilidad**

D15 Una MBM debería diseñarse y ejecutarse de manera que sea compatible con los acuerdos y reglamentaciones de la OMC.

## **2. Plan mundial de MBM (Propuestas formuladas en la reunión HGCC/3)**

### **A. Preámbulo**

A1 [Tomando nota del apoyo de la industria aeronáutica y la sociedad civil a la elaboración de una medida mundial de mercado para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional y de su labor en el diseño de enfoques pertinentes;]

### **B. Texto principal**

B1 [Decide trabajar en pos de la implantación de una medida de mercado (MBM) para afrontar las repercusiones de la aviación en el clima.

*Invita al Consejo a completar la siguiente hoja de ruta relativa a una MBM mundial para el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI:*

- a) Evaluación y acuerdo acerca de los medios más eficaces de imponer límites de emisiones/responsabilidades en el marco de una MBM mundial;
- b) Acuerdo sobre un modo efectivo de tener en cuenta, sin distorsiones, las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados en desarrollo al diseñar la MBM mundial;
- c) Acuerdo para implantar un sistema armonizado de observación, notificación y verificación de la MBM mundial;
- d) Evaluación y acuerdo acerca de medios eficaces de administrar una MBM mundial;
- e) Acuerdo sobre los criterios de calidad para las compensaciones; y
- f) Acuerdo sobre un calendario y mecanismos jurídicos para la introducción de una MBM mundial.

*Pide* al Consejo que presente dicha hoja de ruta completada para su aprobación en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.]

- B2 [ *Pide* al Consejo que elabore, con carácter prioritario, un conjunto de normas comunes de observación, notificación y verificación para calcular las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional.]
- B3 [18. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros y organizaciones internacionales, continúe evaluando tres opciones ~~explora la viabilidad para~~ 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 prepare un posible calendario para examinarlo y proporcione información sobre el avance para someterlo a la consideración del 39<sup>38</sup>º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;]
- B4 [18. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros y organizaciones internacionales, continúe explorando 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 39<sup>38</sup>º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;]
- B5 [ *Reconoce* que aún no se ha determinado la viabilidad del plan mundial de MBM.
- Pide* al Consejo que continúe explorando la viabilidad de un plan mundial de MBM, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 18 de la Resolución A37-19 de la Asamblea, teniendo en cuenta el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC.]

— — — — —

## APÉNDICE C

### **Versión consolidada del proyecto de resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático del 38° período de sesiones de la Asamblea (enmiendas a la Resolución A37-19 del 37° período de sesiones de la Asamblea)**

#### **Resolución ~~A38-xx~~A37-19: 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 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 y 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 CO<sub>2</sub>;

*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 CO<sub>2</sub> 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 (C-DEC 197/6) [en virtud de la cual 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 demostraban que todas eran técnicamente factibles y podían contribuir al logro de las metas de la OACI con respecto al medio ambiente] [, en relación con la viabilidad técnica de un plan mundial de MBM];] {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 6, así como de minimizar la probabilidad de un mosaico de MBM estatales y regionales;] {MBM}

[Tomando nota del apoyo de la industria aeronáutica y la sociedad civil a un plan mundial de MBM, el trabajo de esta industria en pos de la creación de dicho plan [, y la posible contribución de éste a las metas medioambientales manteniendo al mismo tiempo la simplicidad administrativa];] {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 las 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;

Reconociendo que el principal objetivo de la producción comercial viable de combustibles alternativos sostenibles para la aviación reside en crear una perspectiva de mercado a largo plazo y en afrontar la diferencia inicial de precios con respecto a los combustibles para reactores convencionales, lo cual requerirá de más investigación y desarrollo en materia de tecnologías para la producción de dichos combustibles alternativos así como que en las políticas nacionales de energía renovable y/o de biocombustibles se considere su uso en la aviación;

Reconociendo que la producción sostenible de combustibles alternativos para la aviación debería garantizar a largo plazo una capacidad productiva continuada de los recursos naturales, de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental;

Tomando nota de los retos que plantea el surgimiento de políticas y procedimientos dispares en materia de combustibles alternativos para la aviación y reconociendo 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, el Consejo brindó orientación y otras formas de asistencia técnica para la preparación y presentación de los planes de acción estatales, comprendida la celebración de seminarios de instrucción práctica y la elaboración de textos de orientación, 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, XX Estados miembros que representan más del XX% del tráfico aéreo internacional global tengan preparados y presenten 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 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 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; 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-yy~~A37-18: 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;

**Metas mundiales a las que se aspira (párrafos 4 a 8)**

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;

6 bis. 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;

7. *Acepta* examinar, en su ~~39~~<sup>38</sup> período de sesiones, la meta mencionada en el párrafo 6 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 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 ~~39~~<sup>38</sup> 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 9 a 12)**

9. *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 CO<sub>2</sub> de la aviación internacional;

10. *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 2015~~2012~~, 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;

10 bis. *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;

10 ter. *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;

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 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;

11 bis. *También pide* al Consejo que, en el marco de la antedicha prestación de asistencia técnica, celebre seminarios prácticos y actualice el *Guidance Material for the Development of States's Action Plans* [Textos de orientación para el desarrollo de Planes de acción de los Estados], la interfaz web interactiva y otras herramientas pertinentes, en particular para coadyuvar a los Estados a incluir en dichos planes información sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de la aplicación de las medidas que hayan seleccionado al respecto, en consonancia con la orientación proporcionada;

~~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 de mercado (párrafos 13 a 20)**

~~13. *Acuerda* *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprenda la labor de ~~determinar~~ un marco para las medidas basadas en ~~el~~ el mercado (MBM) para la aviación internacional, tal como figura en el Anexo ~~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~~ el marco para las MBM que figura 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];

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;

*{Nota sobre el párrafo 15: En su 197º período de sesiones (C-WP/13894), se informó al Consejo de distintos criterios, propuestos por los expertos en MBM, que podrían emplearse para dar cuenta de las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados (véase el párrafo 3.c) del Anexo.}*

[ 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;]

*{Nota sobre el párrafo 16: El examen del umbral de minimis se realizó en 2011 y se informó al respecto al Consejo en su 195º período de sesiones a través de la nota de estudio C-WP/13798, en cuyo análisis se concluía que, con arreglo a este umbral, las MBM podrían acarrear distorsiones del mercado y perder eficacia.}*

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;

***Plan mundial (Opción 1):***

[18. *Decide* trabajar en pos de la ejecución de un plan mundial de MBM para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional;

18 bis. *Pide* al Consejo que complete la siguiente hoja de ruta relativa a un plan mundial de MBM para su aprobación en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI:

- a) Evaluación de las tres opciones propuestas por el Consejo en su 197º período de sesiones, y recomendación de cuál de ellas serviría mejor de fundamento a un plan mundial de MBM en el que los participantes fueran los explotadores aéreos;
- b) Evaluación y [acuerdo sobre] [recomendar] los medios más eficaces de imponer límites de emisiones/responsabilidades en el marco de un plan de MBM mundial;
- c) Acuerdo sobre un modo efectivo de tener en cuenta, sin distorsiones, las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados al diseñar el plan de MBM mundial;

- d) Acuerdo para implantar un sistema [armonizado] [transparente y efectivo] de observación, notificación y verificación de un plan mundial de MBM;
- e) Evaluación y acuerdo acerca de medios eficaces y eficientes de administrar un plan mundial de MBM;
- f) [Acuerdo sobre los criterios de calidad para las compensaciones; y]
- g) Acuerdo sobre un calendario y mecanismos jurídicos para la introducción de un plan mundial de MBM;]

***Plan mundial (Opción 2):***

[18. Respalda la labor constante de la industria aeronáutica en pos de un plan mundial de MBM;

18 bis. Decide trabajar en pos de la creación de un plan mundial de MBM, teniendo en cuenta una propuesta planteada por la industria y otras que podrían surgir;

18 ter. Invita al Consejo a tomar las siguientes medidas imperiosas, a la luz del párrafo 18 bis;]

***Plan mundial (Opción 3):***

[18. Pide al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros y organizaciones internacionales, continúe evaluando tres opciones explore la viabilidad de para 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 prepare un posible calendario para examinarlo y proporcione información sobre el avance para someterla a la consideración del 39<sup>38</sup> período de sesiones de la Asamblea de la OACI; ]

***Plan mundial (Opción 4):***

[18. Pide al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros y organizaciones internacionales, continúe explorando 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 39<sup>38</sup> período de sesiones de la Asamblea de la OACI;]

***Plan mundial (Opción 5):***

[18. Reconoce que aún no se ha determinado la viabilidad del plan mundial de MBM.

18 bis. Pide al Consejo que continúe explorando la viabilidad de un plan mundial de MBM, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 18 de la Resolución A37-19 de la Asamblea, teniendo en cuenta el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC.]

-----

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, 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;

20 bis. *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; ***{Recopilación y evaluación de datos: viene del párrafo 24.k}***

20 ter. *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; ***{Recopilación y evaluación de datos: viene del párrafo 24.l}***

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;

**Asistencia los Estados (párrafo 22)**

22. *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)  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 ~~3938~~º período de sesiones de la Asamblea; y

- b) ~~d)~~ 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;

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;

**Medidas tecnológicas y operacionales (párrafo 23.b)-2 a f))**

- b)-2 consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de ahorro de combustible;
- 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, 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 (nuevos párrafos 23 bis y 23 ter en sustitución de 23.g), h) e i))**

- ~~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;~~

23 bis. Alienta a los Estados a:

- a) 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; y
- b) considerar medidas en pro de la investigación y el desarrollo así como pasos demostrativos relativos a la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas al objeto de reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial;

23 ter. Insta a los Estados a:

- a) producir combustibles alternativos sostenibles para la aviación en función de sus circunstancias nacionales;
- b) 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 minimizar o prevenir los conflictos por causa del agua y los alimentos;
- c) 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;
- d) 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;

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 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 24.e), f), i), j) y j)-2)**

- e) elabore una norma mundial sobre el CO<sub>2</sub> 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; {extracto trasladado al párrafo 24.j-6}~~
- i)  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 los textos de orientación sobre medidas operacionales, tal como la mejora de la ATM, 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;
- j)-2 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 24.j)-3 a j)-6 en sustitución de 24.g) y h))**

- j)-3 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;
- j-4) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF);
- j-5) 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;
- j-6) 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; *{viene del párrafo 24.h}*
- ~~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 20 bis}*~~
- ~~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 20 ter}*~~
- ~~m) emprenda un estudio sobre la posible aplicación a la aviación internacional del MDL del Protocolo de Kyoto; *{estudio realizado por la Secretaría y presentado al HGCC (HGCC/3-IP/3)}*~~
- 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****Marco de medidas de mercado**

A continuación figuran el marco ~~los principios rectores~~ para elaborar y aplicar medidas basadas en ~~en criterios de~~ el mercado (MBM) para la aviación internacional:

**1. Propósito de un marco de MBM**

- a) En el marco de las MBM se esbozan los principios rectores y criterios fundamentales a los cuales se ajustarán los Estados o las agrupaciones estatales en el supuesto de que opten voluntariamente por poner en marcha [y decidan voluntariamente participar en] medidas de esta índole aplicables a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional en el caso de aeronaves matriculadas en otros Estados.
- b) [Los Estados que diseñen o ejecuten MBM aplicables a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional procurarán demostrar que dichas medidas son compatibles con este marco.]
- c) [Las MBM que se apliquen en consonancia con el marco no requerirán del consentimiento mutuo de los Estados. [No obstante, los explotadores de aeronaves que pudieran verse injustamente afectados por la aplicación de estas medidas, al proporcionar aquél orientación general sobre su ejecución, no pudiendo abarcar en detalle todos sus elementos, podrían elevar el asunto al Estado o agrupación estatal que las ejecute, debiendo éste/a tratar de resolverlo de inmediato. En caso de no llegarse a un acuerdo, la cuestión debería plantearse al Consejo de la OACI a fin de se ocupe de dirimirla.]]

***O BIEN***

- c) [Para todo marco de MBM, se requerirá del consentimiento mutuo tanto de los Estados que tomen medidas como de los que participen en ellas.]
  - d) Los Estados adoptarán [de mutuo acuerdo] este marco [, que] no altera ni va en perjuicio de sus derechos legales en virtud de las normas internacionales, entre las que figura el Convenio de Chicago.
  - e) El marco no tiene por objeto prejuzgar el diseño ni la aplicación de un plan mundial de MBM relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional, pese a poder servir de guía para su elaboración: si se pusiera en marcha dicho plan, el marco dejaría de estar vigente.
  - f) [El marco debería evitar la aplicación de múltiples enfoques al diseño e implantación de los planes de MBM.]
- 2. Principios rectores {Manténganse los 15 principios rectores, tal como figuran en el Anexo de la Declaración A37-19, sin enmendar}**

A continuación figuran los principios rectores para elaborar y aplicar MBM:

- 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.

### 3. Criterios fundamentales

Los Estados o agrupaciones estatales deberían cumplir los siguientes criterios acordados sobre la elaboración y aplicación de MBM para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional, si optaran por ejecutarlas en una aeronave matriculada en otro Estado:

#### a) Participantes

- 1) Los explotadores de aeronaves son los participantes en las MBM nacionales o regionales o las entidades responsables de ellas.]
- 2) [[Los Estados deberían comunicar su intención de poner en marcha MBM y brindar la oportunidad a otros Estados de contribuir en lo que respecta a los explotadores de aeronaves.]

3) Una vez implantadas, las MBM nacionales o regionales deberían aplicarse a todos los explotadores aéreos que operen en o fuera del Estado o agrupación estatal.

b) Alcance geográfico

[Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado o agrupación estatal deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional de una aeronave matriculada en un Estado extranjero que corresponda al despegue o aterrizaje en el espacio aéreo del Estado o la agrupación estatal que las ejecute.] {Espacio aéreo nacional}

***O BIEN***

[Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado o agrupación estatal deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional de una aeronave matriculada en un Estado extranjero que corresponda al despegue, aterrizaje o sobrevuelo en el espacio aéreo del Estado o agrupación estatal que las ejecute.] {Espacio aéreo nacional, comprendido sobrevuelo}

***O BIEN***

[Las MBM relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional que ejecute un Estado o agrupación estatal deberían aplicarse solamente a la parte del vuelo internacional correspondiente al despegue desde el territorio de un Estado o agrupación estatal y el aterrizaje en otro/a.] {Vuelos de salida}

***O BIEN***

[La ejecución de MBM debería limitarse al territorio de un Estado y sus transportistas nacionales, pero en caso de que éste decidiera aplicarlas a transportistas aéreos de otros Estados, debería llegar antes a un acuerdo con ellos.] {Espacio aéreo nacional, amén de un acuerdo}

c) Circunstancias especiales y capacidades respectivas

1) Una MBM debería diseñarse y ejecutarse de manera que se tengan en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, al tiempo que se minimizan las distorsiones del mercado.

2) [Por lo que respecta a los explotadores de aeronaves, la adaptación se produciría de las siguientes formas:

- a) Excepciones *de minimis* en la MBM para los explotadores de aeronaves con bajos niveles de actividad o emisiones en una ruta o mercado en particular;
- b) Ajustes en los requisitos de la MBM para los explotadores aéreos con un elevado crecimiento;
- c) Ajustes en los requisitos de la MBM para los explotadores aéreos que hayan tomado medidas con prontitud a fin de mejorar el rendimiento del combustible y reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional; y
- d) Disposiciones para nuevos participantes;]

3) Se recomienda que, en la medida en que el Estado o agrupación estatal que ejecute las MBM distribuya los ingresos generados gracias a ellas, éstos se destinen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de CO<sub>2</sub> de aeronaves, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo, lo que podría comprender la asistencia y apoyo a los Estados con circunstancias especiales y capacidades respectivas en lo que respecta a proyectos específicos recogidos en sus planes de acción o presentados a la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI en aras de satisfacer las metas mundiales de la Organización.

d) Simplicidad administrativa

1) Una MBM debería diseñarse y ejecutarse de manera que sea sencilla desde el punto de vista administrativo, no intrusiva y que proteja la confidencialidad de los datos pertinentes de los participantes. A tal fin, un Estado o agrupación estatal que ponga en marcha MBM debería, en la medida de lo posible, adoptar los mismos métodos y enfoques que los que ya utilizan la OACI o la industria, tales como las obligaciones normativas relativas al suministro de información financiera para velar por y notificar el cumplimiento de las MBM por parte de los participantes.

2) Los gastos administrativos deberían ser mínimos a fin de no imponer cargas económicas innecesarias a los explotadores de aeronaves.