



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/36-NE/10
01/04/16

**TRIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/36)**

(Montevideo, Uruguay, 5 al 7 de abril de 2016)

Cuestión 4 del
Orden del Día: Medio Ambiente

Cuestión 4.1 del
Orden del Día: Informe COP/21 (Francia, diciembre de 2015)

(Nota de estudio presentada por Guatemala – Punto Focal “Medio Ambiente”)

Antecedentes

1. Como se recordará en la Trigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/34/), mediante la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/34-NE/13, se presentó el Informe de la Vigésima Sesión de la Conferencia de las Partes (COP/20), la Décima Sesión de la Conferencia de las Partes del Protocolo de Kioto (CMP/10) y las reuniones de los Órganos Subsidiarios, realizadas en Lima, Perú 2014; resaltando principalmente el contenido del borrador de la propuesta que sería negociada en la COP/21, documento el cual en ese entonces se le denominó “*Llamado de Lima para la acción climática*”. Asimismo dicho informe contenía el reporte presentado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en el marco de la 41 Reunión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT o SBSTA por sus siglas en inglés).

2. En seguimiento a los resultados de las reuniones y documentos mencionados con anterioridad, en el marco de la Trigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/35), se presentó la nota de estudio CLAC/GE/35-NE/14, referente al Informe sobre la Conferencia de Cambio Climático – 42º Reunión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico y la Reunión del Grupo de Trabajo Especial sobre la Plataforma de Durban para una Acción Reforzada realizadas en Bonn, Alemania en junio del 2015; en la cual se presentó el avance de la propuesta de un acuerdo vinculante a ser discutido en la COP/21; además, se incluyó el reporte que la OACI presentó al OSACT.

3. Las notas de estudio mencionadas anteriormente, se centraron principalmente en presentar a los expertos del GEPEJTA, la preocupación de la inclusión del sector de la aviación civil, en la propuesta de acuerdo vinculante; relacionado con la solicitud explícita a la OACI de elaborar un programa de gravámenes para facilitar apoyo financiero al Fondo de Adaptación.

4. En este marco se instó a los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a realizar acciones para la coordinación de posturas al respecto, entre las Autoridades Nacionales de Aviación Civil, las Autoridades Nacionales de Ambiente y las Cancillerías, para que éstas tuvieran congruencia entre los temas que se desarrollarían en la COP/21 y las iniciativas que se impulsan en materia de cambio climático desde el sector de la aviación. Además se resaltó la labor del Estado de Argentina en dichas reuniones, referenciado la preocupación de la región latinoamericana y mundial en que se utilice al sector de la aviación civil como una fuente de financiamiento para otros sectores, financiamientos relacionados con los impactos del fenómeno del cambio climático.

Análisis

5. La Vigésimo Primera Sesión de la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP/21), se llevó a cabo del 30 de noviembre al 11 de diciembre del 2015, en París, Francia; con una gran expectativa sobre la firma de un acuerdo vinculante para hacer frente a los impactos del fenómeno del cambio climático en su diferentes aristas; tomando como base el trabajo y las recomendaciones de los múltiples grupos de trabajo que se conformaron para tal fin.

6. En síntesis durante dicho periodo de sesiones se adoptaron 23 decisiones y 1 resolución de la Conferencia de las Partes (COP), además en la reunión de las Partes del Protocolo de Kioto (CMP) también se adoptaron 12 decisiones y 1 resolución; las cuales versan entre otros temas sobre los planes nacionales de adaptación, mecanismos tecnológicos, formación de capacidades, metodologías de implementación de acciones, reportes sobre los diferentes fondos de financiamiento, entre otros.

7. La decisión 1/CP.211 contiene la ***Aprobación del Acuerdo de París***. La decisión como tal se encuentra estructurada en seis secciones las cuales son: I). Aprobación. II). Contribuciones previstas determinadas a nivel nacional. III). Decisiones para hacer efectivo el Acuerdo. IV). Acción reforzada en el periodo anterior al 2020. V). Interesados que no son parte. VI). Cuestiones administrativas y presupuestarias y como Anexo el Acuerdo. Específicamente en el numeral III, se establecen acciones en las áreas de mitigación, adaptación, pérdidas y daños, financiación, desarrollo y transferencia de tecnología, fomento de la capacidad, transparencia de las medidas y el apoyo, balance mundial, facilitación de la aplicación y el cumplimiento.

8. Es importante destacar que se solicitó al Secretario General de las Naciones Unidas, a convocar a una ceremonia de alto nivel para la firma del Acuerdo el 22 de abril del 2016; y declarar abierto a la firma del mismo desde esa fecha hasta el 21 de abril del 2017.

9. El ***Acuerdo de París***, que se encuentra anexo a la decisión presentada anteriormente. En su artículo 2, literal a). establece el consenso al que llegaron los Estados parte, de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático.

10. Asimismo en cuanto a su entrada en vigor el artículo 21, numeral 1, indica que entrará en vigor el trigésimo día contado desde la fecha en que no menos de 55 Partes en la Convención, cuyas emisiones estimadas representen globalmente por lo menos el 55% del total de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, haya depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

1 <http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/spa/10a01s.pdf>

11. Específicamente el sector de la aviación civil no se encuentra reflejado en el Acuerdo de París, como se encuentra en el Protocolo de Kioto; esto derivado de las posturas de diversos países y del trabajo constante de la OACI en presentar informes al CMNUCC sobre los avances que el sector realiza en la materia, principalmente en las diferentes reuniones en el marco del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT).

12. En la 43 Reunión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico, en el punto 10 c). de su agenda, referente a las *Emisiones resultantes del combustible utilizado en el transporte aéreo y marítimo internacional*, la OACI presentó su reporte (*adjunto 1*), sobre los avances en las múltiples iniciativas que se han impulsado para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional; entre las que se destacan el progreso en la canasta de medidas para la mitigación, los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂, la asistencia a los Estados (con fondos de cooperación internacional), el esquema global sobre medidas basadas en el mercado (GMBM), el seminario sobre asociaciones globales de la OACI para la reducción de emisiones de la aviación y el financiamiento climático en el marco de la CMNUCC.

13. El avance en la canasta de medidas para la mitigación, la OACI, hizo hincapié en el nuevo *Estándar Global para la Certificación de Aeronaves sobre emisiones de CO₂*. En lo relacionado con las MBM, presenta los avances del trabajo que se ha realizado para el establecimiento del Esquema Global sobre MBM, relacionado con sus elementos de diseño e implementación (sistema de monitoreo, reporte y verificación, EUC, entre otros), los cuales serán presentados en diversas reuniones de socialización y consolidación de la propuesta como la Segunda Jornada de los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD), la Reunión de Alto Nivel sobre MBM's y por último en el 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

14. En el anexo del informe presentado por la OACI, se encuentra la Declaración del Consejo de la OACI sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático, aprobada el 18 de noviembre del 2015 y la Resolución A38-18.

15. El Presidente del Consejo de la OACI, a través de un comunicado (*adjunto 2*), expresó su beneplácito por los resultados obtenidos en las diferentes reuniones realizadas en el marco de la COP21; asimismo consideró un voto de confianza, el que la aviación civil no haya quedado cubierta en el marco del Acuerdo de París. Sin embargo si se estableció el mandato de seguir comunicando los avances en esta materia en las diferentes reuniones que se realicen del OSACT. Sin embargo consideró que esto conlleva una mayor responsabilidad y un reto, para demostrar en el 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI, sobre el plan mundial de MBM, así como el estándar de certificación para aeronaves relacionadas con las emisiones de CO₂.

16. Como región latinoamericana en el marco de la CLAC, hemos avanzado en esta temática, estableciendo las orientaciones necesarias para la implementación de acciones las cuales se ven reflejados en la Resolución A21-07, referentes a las Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica; asimismo las diferentes posturas que se han asumido relativas a la materia como la Declaración de Cartagena y la Recomendación A21-14 sobre las Líneas de Orientación sobre Aviación Civil y Cambio Climático.

Conclusión

17. La Vigésimo Primera Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP/21), representó un gran avance para hacer frente al fenómeno del cambio climático y sus diferentes impactos a nivel global, principalmente a través de la aprobación del Acuerdo de París, en el cual se plasmaron los compromisos de los Estados en cuanto a mitigación, adaptación, financiamiento, tecnología, entre otros. Además es importante resaltar el voto de confianza que la CMNUCC, otorgó al sector de la aviación, al no incluirlo en dicho Acuerdo, ya que se han realizado avances significativos en reducir las emisiones de gases de

efecto invernadero producidas por el sector; sin embargo esto representa un mayor reto para la comunidad de la aviación, al ser necesaria la consolidación de las diferentes propuestas promovidas por la OACI, en cuanto al Esquema Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado (GMBM) y la aprobación del estándar de certificación para aeronaves relacionado con las emisiones de CO₂.

18. En ese sentido es importante ponderar el trabajo conjunto y la coordinación que se realiza en el marco de la CLAC, para la presentación de las diversas posturas e iniciativas a nivel mundial; por lo que es necesario reforzar dicho trabajo de cara a la consolidación de las propuestas de la OACI en la temática ambiental y de cambio climático, las cuales se discutirán en el 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

Medidas Propuesta al Grupo de Expertos

19. Se invita al Grupo de Expertos a

- a) Tomar nota de la presente información y a emitir los comentarios que estimen pertinentes.
- b) Solicitar que en el próximo GEPEJTA se realice un Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente, con el propósito de la elaboración de una propuesta de posturas en común relativas a las MBM, de cara al 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

Paper no. 1: International Civil Aviation Organization

UNITED NATIONS FRAMEWORK CONVENTION ON CLIMATE CHANGE (UNFCCC)

**The Forty-third Session of the UNFCCC Subsidiary Body for
Scientific and Technological Advice (SBSTA43)**

(1 to 4 December 2015 – Paris, France)

Agenda Item 10 (c): Emissions from fuel used for international aviation and maritime transport

(Submission by the International Civil Aviation Organization (ICAO))

Executive Summary

ICAO and its Member States have been active in addressing CO₂ emissions from international aviation, with collective global aspirational goals for the international aviation sector of improving fuel efficiency by 2 per cent per year and keeping its CO₂ emissions from 2020 at the same level (carbon neutral growth from 2020).

The Organization has progressed in supporting our Member States in taking further action on a basket of measures to reduce emissions from international aviation, including air traffic management modernization, acceleration of the use of fuel-efficient aircraft technologies, and the development and deployment of sustainable alternative fuels for aviation. A new global CO₂ certification Standard for aircraft is expected by 2016, and significant efforts have been made to fulfill the request of the 38th ICAO Assembly in 2013 to develop a global market-based measure (MBM) scheme for international aviation. The next Assembly in September 2016 will consider a recommendation on the global scheme that addresses key design elements and the implementation mechanisms from 2020.

To support concrete actions to reduce CO₂ emissions from international aviation by its Member States, ICAO has been undertaking capacity building and assistance strategy, including regional seminars in all ICAO regions and provision of guidance and tools, which will enable 50 per cent of Member States to voluntarily develop and submit their action plans to ICAO by end 2015. In addition, ICAO established two partnerships – one with the European Union (EU) and another with the Global Environment Facility (GEF) and United Nations Development Programme (UNDP) to facilitate finance access to Member States' climate actions.

ICAO Member States require adequate capacity building and financial resources to address CO₂ emissions from international aviation. In this regard, the 38th Assembly urged that “ICAO and its Member States express a clear concern, through the UNFCCC process, on the use of international aviation as a potential source for the mobilization of revenue for climate finance to the other sectors, in order to ensure that international aviation would not be targeted as a source of such revenue in a disproportionate manner” (Assembly Resolution A38-18, paragraph 30).

ICAO's concern above and willingness for continuous leadership in addressing emissions from international aviation was reemphasized by the recent session of the ICAO Council on 18 November 2015 in the form of a Council Declaration, which is provided in **Appendix A**.

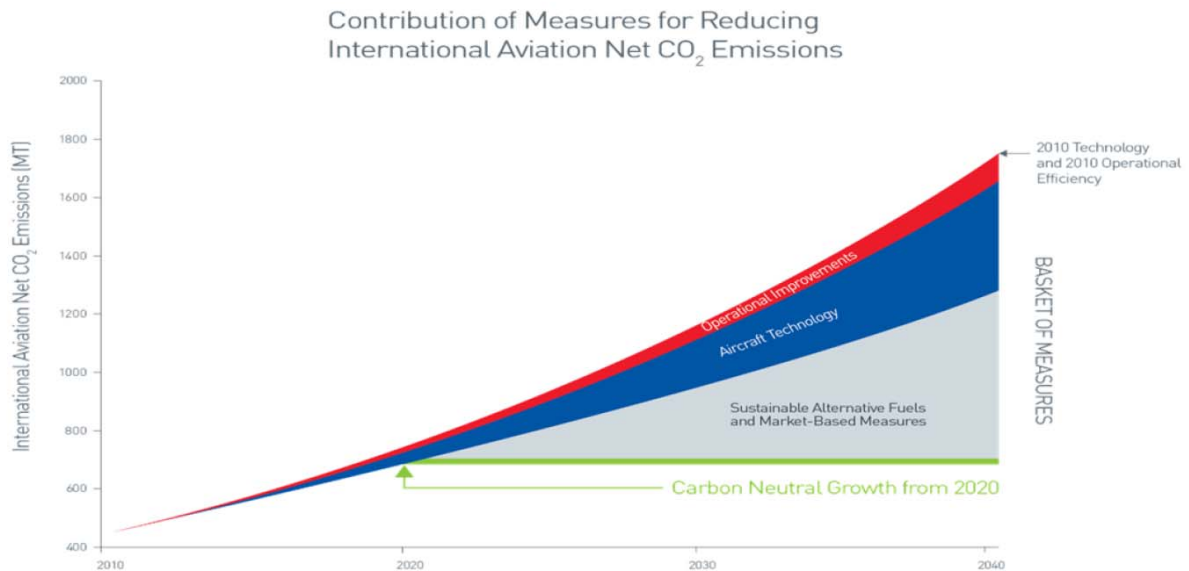
Resolution A38-18 text adopted by the 38th ICAO Assembly is provided in **Appendix B**.

1. INTRODUCTION

1.1 ICAO and its Member States have been active in addressing CO₂ emissions from international aviation, by developing and facilitating the implementation of a variety of mitigation measures, in order to achieve ICAO's global aspirational goals for the international aviation sector of improving fuel efficiency by 2 per cent per year and keeping its CO₂ emissions from 2020 at the same level (carbon neutral growth from 2020 – see the conceptual figure below).

1.2 In order to measure current and estimate future progress toward the achievement of the ICAO aspirational goals, the ICAO Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) develops and regularly updates the CO₂ trends assessment, which reflects the contribution of various categories of mitigation measures to reduce international aviation CO₂ emissions (e.g. aircraft technology, operational improvements, sustainable alternative fuels).

1.3 The CO₂ trends assessment provides the basis for decision-making in ICAO, and CAEP has currently been updating the 2013 trends assessment (illustrated below), which will support discussion by the ICAO Council, and subsequently by the 39th Session of the ICAO Assembly in 2016.



2. PROGRESS ON A BASKET OF MITIGATION MEASURES

2.1 The Organization has progressed in supporting our Member States in taking further action on a basket of measures to reduce emissions from international aviation, including air traffic management modernization and other operational improvements, acceleration of the use of fuel-efficient aircraft technologies, and the development and deployment of sustainable alternative fuels for aviation. A new global CO₂ certification Standard for aircraft is expected by 2016, and significant efforts have been made to fulfill the request of the 38th ICAO Assembly in 2013 to develop a global market-based measure (MBM) scheme for international aviation (see Section 5).

3. STATES' ACTION PLANS TO REDUCE INTERNATIONAL AVIATION CO₂ EMISSIONS

3.1 In response to the request of the 38th Session of the ICAO Assembly to organize seminars to provide Member States with practical, hands-on assistance in developing and updating their voluntary action plans on aviation CO₂ emissions reduction activities, seven seminars were held in all ICAO regions from April 2014 to March 2015, and an additional seminar was recently held in September 2015 for national action plan focal points who could not attend the regional seminars. The material provided in each seminar is made available on the ICAO action plan website¹.

3.2 In addition, ICAO updated its Doc 9988, *Guidance on the Development of States' Action Plans on CO₂ Emissions Reduction Activities*, including the incorporation of "Rules of Thumbs" which simplify the methodologies for the calculation of emission reduction benefits for inclusion in the action plans. The emissions quantification elements of Doc 9988 have been automated in a software tool, known as the ICAO Environmental Benefits Tool (EBT).

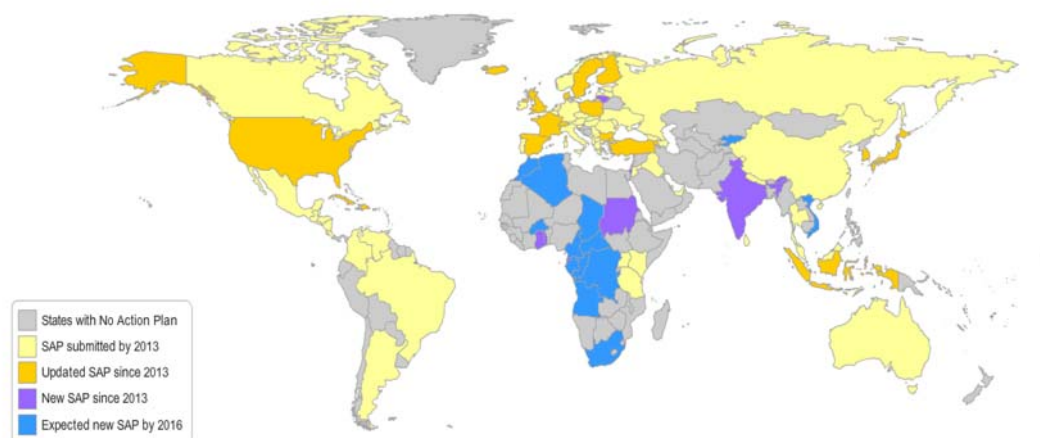
¹ <http://www.icao.int/Meetings/EnvironmentalWorkshops/Pages/2015-Seminars.aspx>

ICAO “Capacity Building and Assistance” seminars for States’ Action Plans

| | | | |
|-----------------------|--------------------------|----------------------------|---|
| 1 to 4 April 2014 | • Mexico, Mexico | 10 to 12 March 2015 | • Dubai, UAE |
| 7 to 11 April 2014 | • Lima, Peru | 18 to 20 March 2015 | • Warsaw, Poland |
| 10 to 13 June 2014 | • Yaoundé, Cameroon | 18 Sept. 2015 | • Montreal, Canada (ICAO Headquarters) |
| 16 to 19 June 2014 | • Nairobi, Kenya | Other ICAO Seminars | |
| 28 to 30 October 2014 | • Kuala Lumpur, Malaysia | 9 to 10 Sept. 2014 | • ICAO Green Technologies Seminar |
| | | 16 to 17 Sept. 2015 | • ICAO Global Aviation Partnerships Seminar |

3.3 With the support of ICAO, as of November 2015, 83 States representing more than 80 per cent of global international aviation traffic submitted action plans, as shown in Figure 1 below. The Secretariat continues to directly contact national action plan focal points to assist in developing and updating action plans. By the 38th ICAO Assembly in 2013, 72 State Action Plans had been submitted. By the next ICAO Assembly in 2016, it is expected that the total number of States submitting action plans will be 50 per cent higher.

Status of State Action Plans submissions, as of November 2015



4. ASSISTANCE TO STATES

4.1 As part of ICAO’s efforts to provide further assistance to States and facilitate access to financing for the development and implementation of States’ action plans, ICAO established partnerships with the European Union (EU), as well as with the Global Environment Facility (GEF) and the United Nations Development Programme (UNDP).

4.2 The ICAO-EU joint assistance project, *Capacity Building for CO₂ Mitigation from International Aviation*, is a Euro 6.5 million project to assist fourteen States from Africa and the Caribbean in the development of their action plans; setting up of their Aviation Environmental Systems (AES) to monitor aviation emissions; and implementation of measures to reduce aviation emissions. Following the kick-off seminars in the Dominican Republic in December 2014 and in Cameroon in February 2015, the national action plan teams have been established in all the selected States to start developing their action plans, and they will submit action plans by the end of 2015. In 2016, ICAO will continue to support them in the implementation of mitigation measures included in the action plans.

**ICAO-EC partnership to assist Member States –
 6.5 Million Euros**

| African Region | Caribbean Region |
|-----------------|---------------------|
| 10 ECCAS States | Dominican Republic |
| Burkina Faso | Trinidad and Tobago |
| Kenya | |



4.3 The ICAO-GEF-UNDP joint assistance project, *Transforming the Global Aviation Sector: Emission Reduction from International Aviation*, is a USD 2 million project, including the development of guidance and supporting mechanisms to assist the identification and implementation of measures to reduce aviation CO₂ emissions, and a practical pilot project in Jamaica consisting of the implementation of a measure that could be replicated in other States.

5. GLOBAL MARKET-BASED MEASURE (MBM)

5.1 Following the agreement of the 38th ICAO Assembly to develop a global MBM scheme for international aviation, significant efforts have been made by Member States, the aviation industry and other stakeholders with a view to developing a recommendation for a global MBM scheme capable of being implemented from 2020, for decision by the 39th ICAO Assembly in October 2016.

5.2 Progress is being achieved by the ICAO Council’s Environment Advisory Group (EAG) with technical support provided by the CAEP, using a “Strawman” approach, which started with a simple and basic proposal for a global MBM scheme with a view to generating the discussion and analyses on advantages and disadvantages of design elements and allowing for the improvements of the Strawman.

5.3 By November 2015, the EAG met 14 times and CAEP has been providing support on some design elements of a global MBM scheme, i.e. monitoring, reporting and verification (MRV) system; eligible emission units criteria (EUC) and registries, and on analytical work of proposed global MBM elements.

5.4 As a means to ensure the full engagement of States and other stakeholders and widest possible range of inputs, ICAO conducted the first round of five regional seminars – MBM Global Aviation Dialogues (GLADs) in April 2015. The material provided during the GLADs has been made available on the ICAO website².

5.5 The second round of regional GLADs will be held during the period from 21 March to 8 April 2016, followed by the convening of a High-level Meeting on a global MBM scheme in Montreal from 11 to 13 May 2016, to make further progress in delivering a recommendation for consideration by the 39th ICAO Assembly.

6. ICAO GLOBAL AVIATION PARTNERSHIPS ON EMISSIONS REDUCTIONS (E-GAP) SEMINAR

6.1 ICAO Global Aviation Partnerships on Emissions Reductions (E-GAP) Seminar³ was held in Montréal, Canada from 16 to 17 September 2015. The seminar provided a forum to showcase the synergetic effects of ICAO’s ongoing partnerships with governments and other organizations for action to reduce emissions from international aviation. The Seminar was a concrete vehicle for the Organization’s message to the 21st Session of the Conference of the Parties (COP21) to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC).

² <http://www.icao.int/meetings/GLADs-2015/Pages/default.aspx>

³ <http://www.icao.int/meetings/EGAP/>

6.2 The Seminar addressed various topics including developments in aircraft technology and research programmes; aircraft end-of-service and recycling; green operations and airports; adaptation to climate change; sustainable alternative fuels; financing for aviation environmental activities; and carbon markets. More than a thousand partnerships were showcased and further synergies, partnerships and areas of cooperation were identified.

6.3 During the closing panel, high-level representatives from States, United Nations (UN) agencies, industry and non-governmental organizations (NGOs) discussed expectations for the climate change process towards the COP21, the 39th ICAO Assembly and beyond, focusing on the progress achieved by ICAO to tackle international aviation emissions. It was highlighted that cooperation, partnerships and innovative ideas are key for the aviation sector to continue to move towards greater environmental sustainability.

7. UNFCCC – CLIMATE FINANCE

7.1 One of the areas where international aviation was considered under the UNFCCC process is the issue of climate finance. The UNFCCC conferences adopted a series of decisions which included the work programme on long-term climate finance to further analyse options for the mobilization of USD 100 billion per year by 2020 from a wide variety of potential sources.

7.2 Some Parties expressed concern with the proposals to use international aviation as a potential source for mobilizing such revenue. Such proposals include the report of the World Bank (WB)/International Monetary Fund (IMF) under the G20 process in 2011, which explored global carbon charges of USD 25 per tonne of CO₂ emissions on international transport, which the report suggested could raise USD 12 billion per year by 2020 from international aviation.

7.3 The Negotiation text (document FCCC/ADP/2015/1) includes a proposal on the use of international aviation and maritime sectors as a source of financing for adaptation, and encouraging ICAO and IMO to develop a levy scheme to provide financing support for the Adaptation Fund (paragraph 116.5 of the Negotiating text).

7.4 It should be highlighted that in 2010, ICAO Member States adopted global aspirational goals for the international aviation sector of improving the sector's fuel efficiency by 2 per cent per year and keeping its global CO₂ emissions from 2020 at the same level (carbon neutral growth from 2020).

7.5 The achievement of the ICAO global aspirational goals requires adequate financial resources within the sector itself, enabling it to effectively respond to the global climate change challenge. It is of utmost importance that the development of a global MBM scheme for international aviation be treated as one element of a basket of mitigation measures to achieve the ICAO global aspirational goals, and not in isolation.

7.6 In this regard, the 38th Assembly urged that "ICAO and its Member States express a clear concern, through the UNFCCC process, on the use of international aviation as a potential source for the mobilization of revenue for climate finance to the other sectors, in order to ensure that international aviation would not be targeted as a source of such revenue in a disproportionate manner" (Assembly Resolution A38-18, paragraph 30). The ICAO Assembly also requested Member States to communicate and coordinate with their delegations of Parties to the UNFCCC process regarding developments on international aviation and climate change under ICAO.

APPENDIX A

ICAO Council Declaration on International Aviation and Climate Change (18 November 2015)

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;

Recalling the request for actions to the Council by the 38th Session of the Assembly in 2013, in the form of Assembly Resolution A38-18: *Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change*;

Recognizing that the 21st Session of the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC COP21) is expected to adopt a protocol, another legal instrument or an agreed outcome with legal force on climate change applicable to all Parties for implementation from 2020;

The ICAO Council:

1. *Declares* that it will ensure continuous leadership of ICAO on environmental issues relating to international civil aviation, including greenhouse gas (GHG) emissions;

2. *Recalls* that the 37th and 38th Sessions of the Assembly in 2010 and 2013 resolved that ICAO and its Member States with relevant organizations would work together to achieve collective global aspirational goals for the international aviation sector;

3. *Welcomes* the fact that, as of November 2015, 83 Member States that represent more than 80 per cent of global international air traffic voluntarily prepared and submitted their Action Plans to reduce international aviation CO₂ emissions to ICAO;

4. *Welcomes* the actions, as reflected in States' Action Plans above, that ICAO Member States and the aviation industry have taken and intend to take to reduce aviation CO₂ emissions, including air traffic management modernization, acceleration of the use of fuel-efficient aircraft technologies, and the development and deployment of sustainable alternative fuels;

5. *Recalls* that the Assembly decided to develop a global market-based measure (MBM) scheme for international aviation, and *commits* to finalizing work on a global MBM scheme and making a recommendation that addresses key design elements and the mechanisms for implementation of the scheme from 2020, for decision by the 39th Session of the Assembly in 2016;

6. *Reaffirms* that the development of a global CO₂ Standard for aircraft is on track for adoption in 2016, and that the ICAO Global Framework for Aviation Alternative Fuels (GFAAF) continues to facilitate actions on sustainable alternative fuels for aviation;

7. *Emphasizes* that ICAO Member States require adequate capacity building and financial resources to address CO₂ emissions from international aviation and to effectively respond to the global climate change challenge; and

8. *Urges* ICAO and its Member States to express a clear concern, through the UNFCCC process, on the use of international aviation as a potential source for the mobilization of revenue for climate finance to the other sectors, in order to ensure that international aviation would not be targeted as a source of such revenue in a disproportionate manner, as requested by Assembly Resolution A38-18, paragraph 30.



OACI

LA AVIACIÓN UNIDA

Comunicado de prensa

www.icao.int

LA OACI ACOGE CON BENEPLÁCITO ACUERDO DE LA COP 21 Y MANTIENE SU LIDERAZGO PARA ALCANZAR LAS METAS AMBIENTALES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

MONTREAL, 15 de diciembre de 2015 – El Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, expresó, en nombre de este organismo de aviación civil de las Naciones Unidas, su profunda satisfacción y grandes esperanzas luego del acuerdo histórico logrado en la COP 21 celebrada en París la semana pasada.

“La COP 21 ha sido un gran éxito para nuestro planeta y para la sociedad civil, pero claro está que este proceso no se acaba con la conclusión de este acuerdo”, manifestó el Presidente Aliu. “Todos los Estados y todos los sectores de la industria a escala mundial ahora deben redoblar sus esfuerzos para lograr avances importantes en reducir las emisiones, si se pretende que el legado de la COP 21 rinda frutos, y la comunidad de la aviación no es excepción.”

El hecho de que la aviación internacional no haya quedado cubierta en el marco del acuerdo de la COP 21 fue considerado por Aliu como “un voto de confianza en el progreso que la OACI y la comunidad de la aviación han logrado hasta ahora, y en las ambiciosas metas a las que aspiramos para los próximos decenios. Lo más importante es que ese hecho da a nuestra comunidad un impulso adicional para lograr un acuerdo sobre una medida basada en el mercado (MBM) para la aviación internacional durante el 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI del próximo año”.

En lugar de incluir las emisiones de la aviación internacional en su acuerdo, la COP 21 invitó a la OACI a seguir comunicando, durante los futuros períodos de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) de la CMNUCC, su avance en relación con su abarcador programa de trabajo sobre medio ambiente. Se considera que la MBM mundial para la aviación constituye un aspecto clave de la respuesta mundial de la comunidad de la aviación para resolver el problema del cambio climático y, como resultado de una resolución del 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, su 39° período de sesiones, que tendrá lugar en septiembre del próximo año, examinará una recomendación detallada respecto a un plan mundial de MBM mundiales para la aviación, en la cual se considerarán los principales elementos de diseño y los mecanismos de implantación conexos a partir de 2020.

Los resultados de la COP 21 también se encuentran respaldados por la declaración hecha este noviembre por el Consejo de la OACI, órgano integrado por 36 Estados, en la que se puso énfasis en que dicho órgano seguiría ofreciendo el liderazgo que sea necesario, a través de la OACI, respecto a todas las cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional.

El Presidente del Consejo Aliu y la Secretaria General de la OACI, Dra. Fang Liu, estuvieron presentes durante la COP 21 con el equipo de la OACI dedicado a la protección del medio ambiente y celebraron más de 20 reuniones bilaterales con jefes de gobierno y organizaciones internacionales para destacar la importancia de los esfuerzos y la función de la OACI.

“El proceso y los resultados de la COP 21 constituyen un logro extraordinario para el mundo y para la aviación”, destacó la Secretaria General Liu. “El 2016 será un año muy importante para nuestro sector y el medio ambiente con respecto al progreso que se espera tener durante nuestra Asamblea no sólo en cuanto a la MBM, sino también en cuanto a una nueva norma mundial sobre certificación de CO₂ para aeronaves que muy pronto quedará finalizada. Esperamos avanzar aún más con nuestros Estados miembros proporcionando asistencia a la medida y creando capacidad donde se necesite y estoy segura de que, mediante una mayor cooperación concertada, la aviación seguirá desempeñando una función importante en ayudar al mundo a lograr un futuro sostenible”.

Recursos para editores:

Seminario de la OACI sobre Asociaciones mundiales en aviación para reducir las emisiones (E-GAP) 2015

Diálogos de la aviación mundial (GLAD), de la OACI, sobre MBM para la aviación

Actividades de la OACI en la esfera de la protección del medio ambiente

Contacto: communications@icao.int