



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 22

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 22 (Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado) ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 22/2.

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

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**22.3 PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO**

22.3.1 En la nota WP/52 y el Corrigendo núm. 1, el Consejo presentó el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea relativa a un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), titulada *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, fruto de la labor que ha llevado adelante la Organización para elaborar un plan mundial de MBM desde el 38º período de sesiones de la Asamblea y que se resume en el Apéndice A. En el Apéndice B de esta nota de estudio se presentaba el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea, que se somete a la consideración del 39º período de sesiones de la Asamblea.

22.3.2 En la nota WP/414, Eslovaquia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), expresó la necesidad de un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) creíble, sólido y eficaz que la Asamblea debería aprobar en su 39º período de sesiones como elemento clave de un “paquete de medidas” para hacer frente a las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación internacional y para garantizar un crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020. Esta nota presentaba la postura europea sobre la necesidad de elementos clave de diseño claros y creíbles y que se deben acordar como un conjunto integral para toda la duración del plan MBM, junto con una hoja de ruta con miras a su ejecución a partir de 2020. Asimismo, incluía la intención de la UE, sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC de poner en práctica este plan desde el comienzo, y se pedía a los Estados que estuvieran en condiciones de hacerlo, que antes de finalizar la Asamblea manifestaran su compromiso de participar en forma voluntaria en el plan MBM desde el comienzo.

22.3.3 En la nota WP/412, la India, China y la Federación de Rusia propusieron enmiendas a determinadas disposiciones del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan MBM, en particular: el examen del plan tras las fases piloto y primera determinaría los parámetros de diseño de la segunda fase a partir de 2027, como el umbral de toneladas-kilómetros de pago (RTK) para la exención de Estados y una tasa individual específica en el enfoque dinámico a partir de 2030; el reconocimiento de que “los Estados desarrollados tomarán la iniciativa”; la distribución de los requisitos de compensación sobre la base de las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) adoptadas por los distintos Estados participantes, o mediante la fórmula prevista en el párrafo 9 del proyecto de texto; el uso de diferentes umbrales para participar en el plan entre los nuevos explotadores de los países desarrollados y en desarrollo; la ausencia de aplicación de normas y métodos recomendados (SARP) para los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV); y distintos plazos de aplicación de la MRV por los Estados participantes en distintas fases del plan.

22.3.4 En la nota WP/449, Guatemala y España compartieron información sobre la iniciativa “Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS)”, desarrollada por Guatemala, España y los Estados Unidos, con el propósito de promover programas y proyectos de reducción de las emisiones en aras de un sector de la aviación sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico, con un enfoque basado en el desarrollo progresivo para la reducción de las emisiones. Se invitaba a otros Estados y Organizaciones a unirse a esta iniciativa, y se hacía hincapié en la necesidad de cooperación entre Estados para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

22.3.5 En la nota WP/182, Qatar expresó su opinión basada en el párrafo i) del Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea, que se refiere específicamente al reconocimiento de “acciones tempranas” por las líneas aéreas para mejorar el rendimiento del combustible y reducir las emisiones de la aviación. Qatar señaló que las propuestas no incluían un elemento importante de diseño que se conoce comúnmente como los “precursores”, y que el no reconocerlos haría que las líneas aéreas se desmotivaran en cuanto a mejorar su rendimiento de consumo para alcanzar niveles superiores a los de la industria y de hecho penalizaría a los precursores cuando se implantara el crecimiento neutro en carbono.

22.3.6 En la nota WP/211, Revisión núm. 1, Indonesia apoyaba el establecimiento de un plan mundial de MBM para la aviación internacional y resumía sus posiciones, como: la necesidad de garantizar que las obligaciones de compensación de las emisiones de un operador pudieran reducirse mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles a nivel individual; que Indonesia estaría dispuesta a tomar medidas con prontitud y adherirse al Plan en 2021 si se recibía apoyo técnico de la OACI y/o de otros Estados miembros; y que Indonesia apoyaba una transición dinámica de la distribución de las obligaciones de compensación desde un 100% sectorial a un enfoque individual.

22.3.7 En la nota WP/233, el Brasil respaldaba un enfoque de dos etapas para la aplicación del plan de MBM, con una separación mínima de cinco años entre ellas, y promovía una clasificación de los Estados en cada etapa principalmente sobre la base de criterios de aviación, tales como las RTK. Creía firmemente que todos los países de América del Sur y Central a los que no se aplican exenciones debían adherirse conjuntamente al plan en la segunda etapa. Respaldó el enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación. Asimismo reconoció que debería encomendarse más trabajo al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) con respecto a la implantación del plan, en particular los criterios de unidades de emisiones debían regirse por la consistencia con la CMNUCC y su Acuerdo de París.

22.3.8 En la nota WP/234, el Brasil resumió los argumentos técnicos en apoyo de la adopción del enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación, con miras a evitar distorsiones del mercado y que supongan un costo desproporcionado para el desarrollo del tránsito aéreo internacional de alguna región.

22.3.9 En la nota WP/343, Malasia apoyó la elaboración de un plan mundial de MBM en la forma de plan mundial de compensaciones con el objetivo de reducir el efecto de las emisiones de carbono del sector de la aviación internacional. Malasia tomaría todas las medidas necesarias a fin de estar preparada para la aplicación del plan y al mismo tiempo solicitar asistencia técnica de la OACI y alentar la cooperación con otros Estados. Malasia respaldó que la aplicación gradual del plan se basara en el consenso de todos los Estados miembros, así como el enfoque sectorial sobre la distribución de las obligaciones de compensación. Malasia expresó su intención de participar voluntariamente en el plan desde el principio.

22.3.10 En la nota WP/387, la Federación de Rusia proporcionaba un análisis general de los aspectos negativos relacionados con la implantación del CORSIA y ofrecía un enfoque alternativo para encarar retos ambientales sobre la base del mecanismo de desarrollo limpio (MDL) para la aviación civil internacional (MDLA) como base para implantar un plan mundial de MBM. La intención de la propuesta era establecer un mecanismo para movilizar los recursos disponibles para la aviación internacional mediante la introducción de una tasa ambiental que se impondría a los Estados calculada como tasa fija por tonelada de combustible de aviación utilizada para vuelos internacionales a efectos de financiar proyectos aeronáuticos eficientes respecto al medio ambiente en Estados en desarrollo.

22.3.11 En la nota WP/411, el Canadá expresó su opinión de que disponer de un único y sólido plan mundial de MBM que formase parte del paquete de medidas destinadas a abordar las emisiones de dióxido de carbono de la aviación civil internacional permitiría lograr un resultado medioambiental significativamente mejor y a un menor costo que un conjunto heterogéneo de medidas estatales y regionales. Reconoció que el proyecto de Resolución de la Asamblea incluido en la nota de estudio WP/52 era producto de esfuerzos muy importantes en aras del compromiso, que los elementos contemplados en el mismo solamente serían eficaces si se adoptaban conjuntamente como un paquete y que el paquete era equilibrado y reflejaba las diversas perspectivas manifestadas por los Estados. El Canadá expresó su intención de participar voluntariamente en el plan desde el principio y alentó a otros Estados a que hicieran lo mismo.

22.3.12 En la nota WP/428, Chile presentó sus opiniones en relación con las actividades técnicas en curso del CAEP sobre MRV, criterios de unidades de emisión (EUC) y Registros, respecto a un plan mundial de MBM, así como sobre los beneficios para todos los Estados miembros de disponer de un acceso transparente a información pertinente. Chile propuso que este debate relativo a la futura labor técnica del CAEP sobre un plan mundial de MBM estuviera abierto a todos los Estados miembros.

22.3.13 En la nota WP/448, los Estados Unidos apoyaron el enfoque integral de la OACI para lograr un crecimiento neutro en carbono desde 2020 mediante un “conjunto de medidas”, incluida una medida mundial de mercado como mecanismo de cobertura adicional en este ámbito. Los Estados Unidos apoyaron la adopción del CORSIA y dieron su respaldo al texto de Resolución de la Asamblea propuesto en el Apéndice B a la nota WP/52, que constaba de un conjunto de elementos básicos cuidadosamente equilibrado, así como del apoyo que los Estados Unidos deseaban brindar a otros Estados en la esfera de creación de capacidad para la implementación del CORSIA. Los Estados Unidos manifestaron asimismo su intención de integrarse en el MBM desde su inicio, asumiendo la participación de otros Estados que colectivamente representarían un volumen global significativo de emisiones, y alentaron a otros Estados a que considerasen su participación en el MBM desde su inicio y que declarasen públicamente su voluntad de hacerlo en la Asamblea, si ello era posible.

22.3.14 En la nota WP/153, Revisión núm. 1, la IATA hizo hincapié en que la proliferación de instrumentos de fijación del precio del carbono en la aviación daría lugar a una amalgama insostenible de medidas para explotadores y gobiernos. En cambio, la IATA consideraba que si se adoptaba un plan mundial de compensación de las emisiones de carbono para apoyar el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 como medida mundial única para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, los costos para la industria serían más manejables, a pesar de ser significativos.

22.3.15 En la nota WP/154, Revisión núm. 1, la IATA expuso sus puntos de vista sobre la implantación por fases del plan mundial de MBM, como: en cualquier ruta, todos los explotadores deberían recibir trato equitativo; las emisiones no previstas en el plan no deberían redistribuirse para que sirvan de compensación para otros explotadores sujetos al plan; la proporción de emisiones de la aviación internacional cubiertas en las diferentes fases no debería ser inferior a lo previsto en el marco de la propuesta fruto de la Reunión de alto nivel de mayo de 2016; y la disposición especial para los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL) limitaría las repercusiones del plan en las economías en desarrollo y emergentes.

22.3.16 En la nota WP/155, Revisión núm. 1, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) presentaron la

Resolución sobre un plan mundial de MBM, adoptada en la 72ª Asamblea general anual de la IATA celebrada en junio de 2016, en la que se presentaba una serie de elementos de elaboración recomendados, como: el hecho de que la implantación por fases no cause distorsiones en el mercado y que todos los explotadores por la misma ruta sean tratados de manera equitativa; y que la distribución de las obligaciones de compensación tenga debidamente en cuenta una ponderación apropiada entre un componente sectorial y un componente individual, reconociendo que la ponderación podría cambiar durante la duración del plan.

22.3.17 En la nota WP/413, el ACI, la CANSO, la IATA, el IBAC y el ICCAIA manifestaron asimismo que, mientras la industria de aviación reconocía las consideraciones que habían llevado a la propuesta de que un CORSIA se aplicara a título voluntario en la fase piloto y en la primera fase, subrayaba la importancia de asegurarse de que esto no causara distorsiones adicionales en el mercado y preservara el carácter mundial y exclusivo del plan. Se analizaba también aquí la necesidad de previsibilidad y estabilidad reglamentarias y se destacaba la función de creación de capacidad para facilitar la participación en el plan CORSIA. Se alentaba a los Estados a adherirse al CORSIA a título voluntario desde su inicio, y se pedía al Consejo que acelerase la labor relativa a MRV, EUC y registros.

22.3.18 En la nota WP/248, el Banco Mundial buscaba destacar las oportunidades de asociación entre la OACI y el Grupo Banco Mundial (GMB) para respaldar la correcta implementación del plan mundial de MBM. El GMB poseía amplia experiencia en actividades de fortalecimiento de la capacidad que serían clave para aplicar mecanismos en virtud del plan de la OACI, como diseñar y configurar registros, crear sistemas de seguimiento, informes y verificación y utilizar herramientas de recolección y gestión de datos. El GBM está preparado para respaldar el programa de creación de capacidad y asistencia de la OACI que sería necesario para lograr una adecuada implementación del plan.

22.3.19 En la nota WP/431, la República de Corea compartió información, antes del inicio de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, sobre las enseñanzas que había extraído sobre la base de su experiencia con el sistema MRV en el marco del Acuerdo de Actividad Voluntaria (AVA) con los explotadores nacionales de aeronaves y en el marco del Régimen de comercio de derechos de emisión de Corea para vuelos nacionales.

22.3.20 En la nota WP/443, Tailandia proporcionaba información relativa a su Programa voluntario de reducción de emisiones (TVER), en cuanto al mecanismo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el marco del mercado voluntario de carbono de Tailandia, e invitaba a la Asamblea a apoyar los créditos del TVER que deben utilizarse como crédito de compensación para un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

22.3.21 En la nota WP/163, la IATA reiteró la importancia de los principios de simplicidad, integridad y confidencialidad para los explotadores de aeronaves y la necesidad de más amplio trabajo sustancial respecto a diversos elementos clave relacionados con MRV, EUC y los registros, con el fin de permitir la plena implantación de un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

22.3.22 En la nota WP/206, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) definió elementos clave que la Asamblea debía considerar a fin de que el plan mundial de MBM se sustentara en una base sólida desde el punto de vista ambiental y económico. Ofrecía recomendaciones para seguir consolidando el texto de Resolución de la Asamblea, tales como: la necesidad de establecer objetivos más ambiciosos mediante el proceso de examen de conformidad con el Acuerdo de París; y que las rutas regionales con una contaminación por carbono ya fuerte tengan una responsabilidad inicial mayor; las

obligaciones de las rutas regionales pequeñas, de rápido crecimiento, deberían aumentar a medida que lo haga su contaminación; y las responsabilidades deberían actualizarse periódicamente.

22.3.23 En la nota WP/377, la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) encomió la actividad desarrollada por la OACI y sus Estados miembros en torno a la problemática ambiental, y expuso su postura con respecto al plan mundial de MBM, en particular que la implementación del plan se vería favorecida por la presentación obligatoria de planes de acción estatales, y la inclusión de cuestiones ambientales en los programas de auditoría de la OACI.

22.3.24 En la nota WP/465, la República Dominicana presentó los avances que había logrado en la implementación de su Plan de Acción de Reducción de Emisiones de CO₂ (DRAPER), el cual se había elaborado en cumplimiento de lo prescrito en la Resolución A38-18 de la Asamblea, con el apoyo del proyecto de asistencia OACI-UE, y cuya versión actualizada se había presentado en julio de 2015.

22.3.25 El Comité reconoció el problema de la composición del CAEP planteado en la nota WP/428 de Chile, y señaló que el Consejo ya había adoptado una decisión para difundir más información sobre los avances del CAEP, y que la Secretaría estudiaría el mejor modo de facilitar que todos los Estados interesados se convirtieran en observadores del CAEP y nombraran a sus expertos para participar en los trabajos relacionados con la MBM.

22.3.26 El Comité reconoció que en varias notas se hacía hincapié en la importancia de la creación de capacidad y la asistencia a los Estados para la aplicación de una medida mundial de mercado (GMBM), y que el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea contenía disposiciones específicas a este respecto. El Comité acogió con beneplácito la nota WP/248 del Banco Mundial destinada a prestar apoyo para actividades de creación de capacidad con miras a la implementación de un plan mundial de MBM en los ámbitos de los sistemas MRV y los registros.

22.3.27 El Comité reconoció la cantidad de trabajo que habían realizado el Consejo, su Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG), el Grupo de alto nivel, la Reunión de alto nivel y la reunión del grupo oficioso de Amigos del Presidente, así como las aportaciones técnicas de expertos, antes de que el Consejo elaborase el proyecto de texto de Resolución que figura en el Apéndice B de la nota WP/52.

22.3.28 Una cifra abrumadora de Estados expresó su apoyo al proyecto de texto de Resolución de la Asamblea que figura en la nota WP/52, ya que representaba el fruto de los esfuerzos significativos realizados por la Organización en los últimos tres años y reflejaba distintas opiniones de los Estados, constituyendo así un compromiso cuidadosamente equilibrado y aceptable en conjunto.

22.3.29 Algunos Estados manifestaron su inquietud, especialmente sobre la necesidad de seguir trabajando para garantizar que las opiniones de todos los Estados se incorporasen en el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, y propusieron que prosiguieran los debates y las consultas para mejorar el proyecto de texto. El Comité reconoció que estas cuestiones se abordaban en el párrafo 2 de la nota WP/52.

22.3.30 El Comité señaló que el presidente, junto con el Presidente del Consejo, consultaría con algunos Estados con miras a estudiar posibles mejoras en el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, sin que ello repercutiera en el apoyo obtenido hasta el momento por el texto.

22.3.31 Luego de consultar en forma oficiosa con algunos Estados, el Comité consideró las sugerencias que resultaron de las consultas y estuvo de acuerdo con las siguientes enmiendas del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea:

- Agregar un nuevo párrafo preambular al proyecto de texto: “*Reconociendo* que esta Resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;”;
- Agregar un nuevo párrafo 7 c) al proyecto de texto: “Se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;” y
- Agregar un nuevo párrafo 21 al proyecto de texto: “*Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles.”

22.3.32 Los Estados expresaron una serie de opiniones sobre cómo deberían ser la norma y método recomendado o los textos de orientación sobre MRV y EUC. Al respecto, el Comité pidió que el Consejo, al tiempo que emprenda el trabajo de elaborar las normas y métodos recomendados (SARPS) y los textos de orientación conexos para la implantación del sistema MRV en el marco del CORSIA, proporcione orientación clara sobre cómo debería ser la norma o método recomendado y qué deberían contener los textos de orientación.

22.3.33 El Comité señaló que el Consejo, al emprender el trabajo sobre los criterios de unidades de emisión, promovería el desarrollo de metodologías para los proyectos de reducción de emisiones y para la ejecución de los mismos que generen unidades de emisión procedentes del sector de la aviación. El Comité puso énfasis en que se aliente a los Estados a crear proyectos relacionados con la aviación nacional.

22.3.34 Tras las decisiones de la Asamblea, el Comité tomó nota de que la gestión y la gobernanza general del plan es responsabilidad del Consejo.

22.3.35 Un número abrumador de Estados reiteró su apoyo al proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea que figuraba en la WP/52, con las enmiendas sugeridas en los párrafos precedentes que fueron el resultado de las consultas oficiosas.

22.3.36 Unos cuantos Estados reiteraron su preocupación respecto de los impactos de algunos elementos de diseño del plan mundial de MBM propuesto que se refieren al desarrollo sostenible de la aviación internacional, en particular, en los países en desarrollo.

22.3.37 El Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la siguiente Resolución:

Resolución 22/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)

Considerando que la Asamblea, en su Resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

Recordando que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros finalizara la labor relativa a los aspectos técnicos, los efectos ambientales y económicos y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), incluida su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según correspondiera, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;

Recordando asimismo que la Resolución A38-18 de la Asamblea pidió al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y formulara una recomendación sobre un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluido un medio de tomar en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluya tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para elaborar una recomendación sobre un plan GMBM y sus elementos de diseño y mecanismos de implementación, incluidos el análisis de distintos enfoques para la distribución de las obligaciones;

Recordando asimismo que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros organizara seminarios teóricos y prácticos sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional dirigidos a funcionarios y expertos de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes;

Reconociendo la celebración en 2015 y 2016 de dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) convocados para todas las regiones;

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

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

Poniendo de relieve que la decisión del 38º periodo de sesiones de la Asamblea de elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

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

Acogiendo con beneplácito la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC y *reconociendo* que la labor desarrollada en relación con un plan mundial de MBM para la aviación internacional y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París;

Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

Acogiendo con beneplácito la cooperación entre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

Reconociendo que esta Resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente Resolución, con la Resolución A39-YY: *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* y la Resolución A39-ZZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* sustituyen a las Resoluciones A38-17 y A38-18 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles alternativos sostenibles y un plan GMBM, así como toda otra

medida, y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;

3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;

4. *Pone de relieve* la función del plan mundial de MBM como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. *Decide* implementar un plan de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas;

6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles alternativos sostenibles, de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Decide* que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aeronaves entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);

- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
 - c) Se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
 - d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
 - e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
 - f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar;
 - g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.
10. *Decide* que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aeronaves en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:
- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
 - b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
 - c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Decide* que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de aeronaves a partir de 2021 se calculará cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aeronaves = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año)];
- b) donde el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aeronaves = (las emisiones totales del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año – el promedio de las emisiones del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100% – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - i) de 2021 a 2023, 100% sectorial y 0% individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
 - a) las emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en 2020;
 - ii) de 2024 a 2026, 100% sectorial y 0% individual;
 - iii) de 2027 a 2029, 100% sectorial y 0% individual;
 - iv) de 2030 a 2032, al menos 20% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
 - v) de 2033 a 2035, al menos 70% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
- f) las emisiones del explotador de aeronaves y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Decide* que un nuevo explotador¹ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1% del total de las emisiones en 2020, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aeronaves.

13. *Decide* que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aeronaves cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Decide* que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aeronaves incluido en el plan;

15. *Toma nota* del trabajo del Consejo, con la contribución técnica del CAEP, respecto a: a) el sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV), b) los criterios recomendados relativos a las unidades de emisión que pueden adquirir los explotadores de aeronaves y que tienen en cuenta la evolución del proceso de la CMNUCC; y c) los registros para el CORSIA, y *pide* al Consejo que, con la contribución técnica del CAEP, finalice su trabajo tan pronto como sea posible, incluida la creación de capacidad y prestación de asistencia, de forma que el CORSIA pueda implementarse completamente a partir de 2020;

16. *Decide* establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aeronaves concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador aéreo;

17. *Decide* que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

18. *Decide* que el Consejo proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores aéreos y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;

¹ Se entiende por nuevo explotador el explotador aéreo que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del plan y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador aéreo.

- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej.: los requisitos de MRV; y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

19. *Determina* que el CORSIA o cualquier otro plan que decida adoptar la Asamblea será la medida de mercado que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional;

20. *Pide* que se adopten las medidas siguientes a fin de establecer los mecanismos necesarios para la implementación del CORSIA desde 2020:

En relación con la implementación del sistema de MRV,

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore los SARPS y textos de orientación correspondientes para la implementación del sistema de MRV en el marco del CORSIA, incluidos los procedimientos simplificados de MRV, con vistas a que los adopte el Consejo para 2018;
- b) que todos los Estados miembros cuyos explotadores de aeronaves realicen vuelos internacionales dispongan los arreglos necesarios, de conformidad con los SARPS sobre MRV, para su implementación a partir del 1 de enero de 2019;

En relación con los Criterios de unidades de emisión (EUC),

- c) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore los SARPS y textos de orientación relativos a los criterios de unidades de emisión (EUC) para que los explotadores aéreos puedan adquirir las unidades de emisión adecuadas en el marco del plan, teniendo en cuenta las novedades pertinentes en la CMNUCC y el Artículo 6 del Acuerdo de París, con vistas a que los adopte el Consejo tan pronto como sea posible, y no más allá de 2018;
- d) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, establezca un órgano asesor técnico permanente sobre los criterios de unidades de emisión (EUC) que haga recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles para su utilización en el CORSIA;
- e) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, efectúe un examen periódico de los SARPS y textos de orientación sobre los EUC y, si correspondiera, promueva la compatibilidad con las futuras decisiones al respecto en el marco del Acuerdo de París;

En relación con el establecimiento de Registros,

- f) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore políticas y textos de orientación que sirvan de apoyo al establecimiento de registros en el marco del Plan, con vistas a que los adopte el Consejo en 2018;
- g) que el Consejo establezca un registro central consolidado bajo los auspicios de la OACI que esté en condiciones de entrar en funcionamiento a más tardar el 1 de enero de 2021;
- h) que los Estados miembros hagan los arreglos necesarios para establecer sus propios registros o registros grupales creados por grupos de Estados, o para participar en otros registros, de conformidad con las orientaciones de la OACI;

En relación con la gobernanza del CORSIA,

- i) que el Consejo supervise el funcionamiento del CORSIA, con el apoyo del órgano asesor técnico permanente y del CAEP, según corresponda;

En relación con el marco reglamentario,

- j) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de las políticas y los marcos reglamentarios nacionales necesarios para el cumplimiento y la aplicación del plan para 2020.

21. *Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

22. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA a partir de 2020, incluyendo lo siguiente:

En relación con la implementación del sistema de MRV,

- a) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados miembros implementen el sistema de MRV a partir del 1 de enero de 2019, incluyendo la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesario, en particular para aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;
- b) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en la implementación del sistema de MRV;

En relación con el establecimiento de registros,

- c) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados establezcan los registros, incluida la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesaria, en particular para aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;
- d) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en el establecimiento de sus propios registros o registros grupales para grupos de Estados, así como de una posible prueba piloto;

23. *Decide* que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los criterios de unidades de emisión (EUC) que se indican en el párrafo 20 precedente;

24. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo, incluidas las unidades de emisiones generadas por el MDL, nuevos mecanismos de mercado u otros programas en el marco de la CMNUCC y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior;

25. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.