



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO (MBM)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

Se propone, para su adopción, el texto de una Resolución de la Asamblea relativa a un plan mundial de medidas de 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 de mercado (MBM)*, que sustituirá a las disposiciones relativas a las MBM que figuran en la Resolución A38-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*.

El texto de la Resolución de la Asamblea que se propone es el resultado 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. Para facilitar la referencia, cada párrafo del proyecto de Resolución de la Asamblea propuesto se acompaña de un texto explicativo.

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

- a) reconocer las actividades llevadas a cabo por la Organización en respuesta al pedido del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI con respecto al desarrollo de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, que se resumen en el Apéndice A; y
- b) adoptar la Resolución titulada “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)” propuesta en el Apéndice B.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico E – <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	La concreción de las actividades indicadas en esta nota de estudio de la Asamblea está supeditada a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o recursos provenientes de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013, mediante la Resolución A38-18 de la Asamblea, (párrafos 18 y 19), decidió elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional y pidió al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros:

- a) finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de MBM, así como la relativa a 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 convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;
- b) organice seminarios y talleres sobre un plan mundial para la aviación internacional en el que participen funcionarios y expertos de los Estados miembros y organizaciones pertinentes;
- c) identifique problemas y cuestiones importantes, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde en forma apropiada y abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los párrafos 20 a 24, y los mecanismos para la implementación del plan a partir de 2020, como parte de un conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y
- d) comunique los resultados de la labor relacionada con los apartados a), b) y c), con miras a tomar una decisión durante el 39° período de sesiones de la Asamblea.

1.2 Desde el 38° período de sesiones de la Asamblea, la Organización desplegó una intensa actividad, incluida la creación del Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) del Consejo, que celebró 15 reuniones entre marzo de 2014 y enero de 2016 para evaluar distintos enfoques para un plan mundial de MBM, con el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y la Secretaría.

1.3 Además, la Secretaría organizó dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) en abril de 2015 y marzo-abril de 2016 para todas las regiones de la OACI a fin de informar a los Estados sobre la labor de la OACI en esta temática y recoger sus aportes para la elaboración del plan.

1.4 La reunión EAG/15, celebrada en enero de 2016, analizó el texto de un proyecto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM que se había elaborado teniendo en cuenta los avances logrados y los puntos de vista expresados durante los debates previos del EAG. El Consejo respaldó la recomendación del EAG de establecer un grupo de alto nivel sobre un plan mundial de MBM (HLG-GMBM), que se reunió en dos oportunidades (febrero y abril de 2016) para avanzar en las precisiones y aclaraciones al texto del proyecto de Resolución de la Asamblea.

1.5 En mayo de 2016, se convocó la Reunión de alto nivel sobre un Plan mundial de MBM (HLG-GMBM) para analizar el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea y formular recomendaciones que se someterían a la consideración del Consejo, que se encargaría de pulir el texto del proyecto que se presentaría ante el 39° período de sesiones de la Asamblea.

1.6 En agosto de 2016, se convocó una reunión del grupo de amigos del Presidente para examinar los resultados de consultas bilaterales y multilaterales de los Estados sobre el proyecto de Resolución de la Asamblea, con miras a consensuar un texto de avenencia para someterlo a la consideración del Consejo.

1.7 En el Apéndice A, se dan más detalles sobre la labor desarrollada por la Organización desde el 38º período de sesiones de la Asamblea para elaborar un plan mundial de MBM.

2. CUESTIONES PRINCIPALES

2.1 El enfoque para la implementación por fases de un plan mundial de MBM se basaría en la participación voluntaria de los Estados durante la fase piloto (de 2021 a 2023) y en la primera fase (de 2024 a 2026). En la segunda fase (de 2027 a 2035), participarían todos los Estados, excepto los exentos.

2.2 Para determinar cómo se llevaría este enfoque a la práctica, se consideraron las siguientes cuestiones: 1) opciones para los Estados que participan en la fase piloto; 2) alcance de las exenciones para la segunda fase; 3) examen de la implementación por fases; 4) enfoque dinámico para la distribución de los requisitos de compensación; 5) emisiones de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación.

Opciones para los Estados que participan en la fase piloto

2.3 Algunos Estados expresaron que los requisitos de compensación durante la fase piloto (de 2021 a 2023) deberían calcularse sobre la base de las contribuciones determinadas a nivel nacional por cada Estado participante. Hubo consenso en cuanto a que, para la fase piloto, cada Estado participante pudiera elegir la base para el cálculo de los requisitos de compensación de sus explotadores entre dos opciones: las emisiones del explotador en un año determinado (es decir, 2021, 2022 y 2023) o las emisiones del explotador en referencia a un único año, 2020.

2.4 Se convino además en que la Resolución de la Asamblea no debería llevar adjunta la lista de los Estados voluntarios y en que la Secretaría publicaría información actualizada sobre los Estados que participaran voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase. Hubo acuerdo también en que los Estados que manifiesten su intención de ingresar voluntariamente en el plan (que opten por incluirse) también deberían poder retirarse del plan voluntariamente, como se refleja en los párrafos 7 c) y 7 e).

Alcance de las exenciones para la segunda fase

2.5 Con respecto al alcance de las exenciones a partir de la segunda fase del plan, como se indica en el párrafo 7 del proyecto de Resolución de la Asamblea, se convino en que deberían estar exentos los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL). También se llegó a un consenso en cuanto al otorgamiento de exenciones a otros Estados que, en el año 2018, hubieran tenido una participación individual en las actividades de la aviación internacional, medida en RTK, inferior al 0,5% del total de RTK o cuya participación acumulativa fuera inferior al 90% de RTK. Se señaló que se alentaría a los Estados exentos a que participaran voluntariamente en el plan.

Examen de la implementación por fases

2.6 Se señaló la importancia de realizar un examen periódico del CORSIA cada tres años a partir de 2022, que permitiría que el Consejo tomara decisiones informadas con respecto a si era necesario introducir cambios en las siguientes fases del plan. También se destacó la importancia de que el conjunto de elementos de diseño del plan desde 2021 a 2035 fueran claros.

Enfoque dinámico para la distribución de los requisitos de compensación

2.7 Se consideró el concepto de un enfoque dinámico para la distribución de los requisitos de compensación (véase el párrafo 9 del proyecto de Resolución de la Asamblea), comenzando con una tasa sectorial del 100% (y una tasa individual de 0%) y pasando gradualmente a una tasa individual más alta a partir del segundo ciclo de cumplimiento de la segunda fase, como se indica continuación:

- a) para la fase piloto y la primera fase, así como para el primer ciclo de cumplimiento de la segunda fase (de 2021 a 2029), se aplicaría una tasa sectorial del 100% (y una tasa individual del 0%); y
- b) a partir del segundo ciclo de cumplimiento de la segunda fase, se aplicaría una tasa individual de: 20% como mínimo, de 2030 a 2032, y 70% como mínimo, de 2033 a 2035.

2.8 Algunos Estados expresaron que sería necesario seguir estudiando las consecuencias de aplicar los porcentajes indicados para las tasas sectorial e individual en los ciclos de cumplimiento posteriores de la segunda fase.

Emisiones de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación

2.9 Con respecto a las emisiones de referencia de los explotadores que se utilizarían para calcular el aumento anual de las emisiones y, por consiguiente, los requisitos de compensación (véase el párrafo 9 del proyecto de Resolución de la Asamblea), se convino en utilizar el promedio de emisiones incluidas en el CORSIA “entre 2019 y 2020”, teniendo en cuenta el tiempo necesario para desarrollar y poner en marcha mecanismos de MRV.

Otras cuestiones

2.10 Los estados también intercambiaron opiniones con respecto a si era necesario especificar cuáles Estados se espera que tomen la iniciativa, participando voluntariamente en el plan. Se consideraron dos propuestas de texto nuevo para ser incluido en el párrafo 7 del proyecto de Resolución de la Asamblea:

- a) algunos Estados consideraron que el texto de la Resolución de la Asamblea debía alentar a los Estados desarrollados a tomar la iniciativa, como se indica a continuación:

“*Se alienta* encarecidamente a todos los Estados a participar voluntariamente en el plan, reconociendo que los Estados desarrollados tomarán la iniciativa;”;

- b) otros Estados consideraron que el llamamiento a la participación voluntaria debería estar dirigido a todos los Estados, dado que algunos Estados en desarrollo ya habían comunicado su intención de participar voluntariamente en la fase piloto, tomando así ellos mismos la iniciativa, como se indica a continuación:

“*Se insta* a todos los Estados a participar voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase del plan, reconociendo que los Estados desarrollados y algunos Estados en desarrollo están tomando la iniciativa;”.

2.11 Sería necesario realizar más consultas para llegar a un posible texto de avenencia sobre esta cuestión.

2.12 Se reconoció además que, luego de la Asamblea, proseguiría el trabajo en cuanto a: seguimiento, notificación y verificación (MRV), criterios de unidades de emisión (EUC) y registros, y que el CAEP elaboraría el material técnico. Por consiguiente, el texto actual no debería incluir detalles prescriptivos innecesarios. En ese sentido, se subrayó la importancia del intercambio de información sobre el progreso de la labor técnica y de crear la capacidad suficiente para la implementación del plan en todos los Estados. También se puso de relieve la importancia del vínculo entre la labor de la OACI y el trabajo que se lleva adelante en el marco del proceso de la CMNUCC, reconociendo que el Acuerdo de París todavía no ha entrado en vigor. Se analizó la posibilidad de incluir el siguiente párrafo en el proyecto de Resolución de la Asamblea, pero al considerar en qué medida debería reflejarse en el texto ese vínculo, hubo divergencia de opiniones al respecto; serían necesarias más consultas para llegar a un posible texto de avenencia sobre esta cuestión:

“17 bis. *Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de mecanismos establecidos en el marco de la CMNUCC y del Acuerdo de París sean admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, con respecto a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles; ***{Unidades de emisión admisibles}***”.

2.13 Con respecto al párrafo 4 del proyecto de Resolución de la Asamblea sobre la implementación de un plan mundial de MBM, algunos Estados consideraron que no debían excluirse otras opciones para un plan mundial de MBM que merecían una evaluación ulterior y, por consiguiente, propusieron enmiendas al proyecto de texto:

“4. *Decide* implementar y evaluar un plan GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) como una de las opciones posibles 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; ***{El GMBM es un plan de compensación del carbono para la aviación internacional (CORSIA)}***”

2.14 Hubo diversas opiniones sobre las propuestas de enmienda incluidas en los párrafos precedentes puesto que, antes de que se tomara la decisión de crear el CORSIA, se habían considerado y evaluado distintas opciones para un plan mundial de MBM, y las evaluaciones proseguirían como parte del proceso de examen posterior a la implementación del plan. Por consiguiente, el Consejo decidió conservar el párrafo 4 del texto del proyecto de Resolución de la Asamblea tal como figura en el Apéndice B y convino en que serían necesarias consultas adicionales para llegar a un posible texto de avenencia sobre esta cuestión.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La OACI y sus Estados miembros han realizado una labor importante, en cooperación con la industria de la aviación y otros interesados, en respuesta al pedido del 38º período de sesiones de la Asamblea de elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional. En el Apéndice B de esta nota de estudio, se presenta el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea, que se somete a la consideración del 39º período de sesiones de la Asamblea. Entre otros, el párrafo 7 (implementación por fases) y el párrafo 9 (distribución de los requisitos de compensación) del texto del proyecto siguen constituyendo el componente más crucial que se invita a la Asamblea a seguir considerando, junto con las otras cuestiones que se describen en el párrafo 2 de esta nota, a fin de consensuar el mejor texto posible en la Asamblea en pos de la plena ejecución del plan.

APÉNDICE A

LABOR DE LA OACI RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO (MBM)

1. GRUPO ASESOR SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

1.1 De conformidad con el 38º periodo de sesiones de la Asamblea, el Consejo de la OACI creó el Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG), compuesto por 17 miembros del Consejo, para supervisar toda la labor relacionada con el desarrollo de un plan mundial de MBM, contando para ello con el apoyo técnico del CAEP y la Secretaría. El EAG celebró 15 reuniones desde marzo de 2014 a enero de 2016.

1.2 El EAG progresó inicialmente en su tarea mediante un enfoque basado en un anteproyecto (“*strawman*”), que comenzó con una propuesta básica de plan mundial de MBM, con el objeto de fomentar el debate y analizar las ventajas e inconvenientes de los elementos de diseño considerados, para ir mejorando el anteproyecto.

1.3 El conjunto inicial de análisis técnicos del anteproyecto solicitados por el EAG y el Consejo incluía la evaluación de: los volúmenes de emisiones futuras de CO₂ de la aviación internacional y efectos del costo total del crecimiento neutro en cuanto al carbono a partir del año 2020; la incidencia en los costos de utilizar combinaciones del factor de crecimiento de las emisiones del explotador considerado individualmente y del factor de crecimiento medio del sector de la aviación internacional para la distribución de los requisitos de compensación; ajustes de los requisitos de compensación para tener en cuenta los casos de los explotadores con un crecimiento rápido, los que se incorporen tempranamente y los nuevos explotadores; y, finalmente, exenciones técnicas y exenciones de rutas de entrada o salida de Estados con bajas emisiones. El CAEP finalizó los análisis iniciales y presentó los resultados en la reunión EAG/7, celebrada en octubre de 2014.

1.4 A finales de 2014 se solicitaron análisis adicionales centrados en la evaluación de diversos enfoques para la distribución de los requisitos de compensación, incluyendo lo siguiente:

- a) refinamiento de los análisis técnicos presentados a la reunión del EAG/7, incluida la utilización de factores de crecimiento variables (dinámicos) en el tiempo;
- b) análisis de un enfoque basado en rutas, incluida la definición de rutas, utilizando distintos criterios y sistema de medición para la categorización de rutas;
- c) análisis de un enfoque acumulativo basado en las emisiones históricas; y
- d) comparación de varios enfoques para la distribución de requisitos de compensación.

1.5 El CAEP finalizó los análisis adicionales y presentó los resultados de todos los análisis técnicos en la reunión EAG/15, en enero de 2016.

1.6 Además, el EAG ha sido informado con frecuencia de la labor del CAEP en cuanto a la elaboración de recomendaciones relativas a los elementos técnicos de diseño de un plan mundial de MBM, a saber: seguimiento, notificación y verificación (MRV); criterios de unidades de emisión (EUC); y registros. La reunión CAEP/10, de febrero de 2016, aceptó las recomendaciones, tal como habían sido presentadas a la reunión, para su utilización como base del trabajo futuro del CAEP y sujetas a las decisiones que con posterioridad adoptara el Consejo y la 39ª Asamblea con respecto a un plan mundial de MBM.

2. GRUPO DE ALTO NIVEL Y TEXTO DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

2.1 La reunión EAG/15, celebrada en enero de 2016, analizó el texto de un proyecto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM, elaborado teniendo en cuenta los avances logrados y los puntos de vista expresados durante las deliberaciones previas del EAG.

2.2 La reunión EAG/15 recomendó crear un Grupo de alto nivel sobre un plan mundial de MBM (HLG-GMBM) para facilitar la convergencia de puntos de vista y así poder finalizar el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial MBM, para luego someterlo a la consideración del Consejo. El Consejo respaldó esa recomendación. El Grupo quedó constituido por representantes de alto nivel de los sectores de la aviación y/o transporte de 18 Estados Miembros del Consejo, teniendo en cuenta el criterio de la representación geográfica.

2.3 El Grupo de alto nivel se reunió dos veces (24 y 25 de febrero y 13-15 de abril de 2016) para examinar el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea y avanzar en la mejora y aclaración de diversas disposiciones incluidas en el mismo. El HLG-GMBM reconoció que los párrafos 7, 8 y 9 del proyecto de Resolución seguía siendo el componente más crucial sobre el que seguían existiendo puntos de vista divergentes, por lo que se exhortó encarecidamente a todos los Estados que continuaran las consultas bilaterales y multilaterales con otros Estados para aunar posiciones y elaborar un texto de avenencia para su presentación a la Reunión de alto nivel en mayo de 2016 (véase el párrafo 4).

3. DIÁLOGOS DE LA AVIACIÓN MUNDIAL

3.1 En respuesta a la petición de la Asamblea de organizar seminarios y talleres sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional [A38-18, párrafo 19 b)], la Secretaría organizó en abril de 2015 y en marzo-abril de 2016 dos rondas de Diálogos de la aviación mundial¹ (GLAD) abarcando todas las regiones de la OACI. El objetivo de los GLAD era: intercambiar información sobre las MBM y su función en el conjunto de medidas necesarias para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; proporcionar información actualizada sobre la labor de la OACI para elaborar un plan mundial de MBM; familiarizar a los participantes con el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea propuesto; recibir información sobre este asunto de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes; y servir de preparación de la Reunión de alto nivel (véase el párrafo 5) y, subsiguientemente, del 39º periodo de sesiones de la Asamblea.

3.2 En los GLAD de 2016 se puso de relieve que las principales cuestiones relativas al diseño de un plan mundial de MBM definidas durante los GLAD de 2015, como la simplicidad administrativa, la integridad ambiental, la eficacia en función de los costos y la diferenciación/no discriminación, estaban estrechamente vinculadas con determinados párrafos del proyecto de Resolución de la Asamblea, en particular los párrafos 7 (implementación progresiva), 8 (exenciones basadas en la ruta) y 9 (distribución de los requisitos de compensación). La mayoría de los participantes indicaron que el proyecto de texto constituiría una buena base para progresar, aunque era necesario seguir mejorando y aclarando el texto, especialmente en los párrafos mencionados.

¹ Todo el material relativo a los GLAD de 2015 y 2016 está disponible en: <http://www.icao.int/meetings/GLADs-2015/Pages/default.aspx> y <http://www.icao.int/Meetings/GLADs-2016/Pages/default.aspx>, respectivamente.

3.3 Los participantes también examinaron las funciones de los distintos sectores interesados y hubo una gran homogeneidad en todos los GLAD en lo que respecta a las funciones que desempeñan en relación con los diversos aspectos de ejecución del plan mundial de MBM, como el sistema de MRV y los registros. Asimismo, hubo convergencia respecto de la necesidad de que la OACI ofrezca creación de capacidad e instrucción, así como normas, orientaciones y herramientas encaminadas a la ejecución íntegra del plan.

4. REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE UN PLAN MUNDIAL DE MBM

4.1 La reunión de alto nivel sobre un plan mundial de MBM ² (HLM-GMBM) se convocó en Montreal, Canadá, del 11 al 13 de mayo de 2016 para deliberar sobre el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM y presentar recomendaciones al Consejo. Asistieron a la reunión 311 representantes de 65 Estados miembros y 17 organizaciones internacionales.

4.2 La reunión aclaró y mejoró una serie de disposiciones del Proyecto de texto, a la vez que reconoció una serie de inquietudes y posibles enfoques e ideas alternativos, en particular con respecto al párrafo 7 (implementación progresiva) y el párrafo 9 (distribución de los requisitos de compensación).

4.3 La reunión reconoció que los párrafos 7 y 9 del Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea seguían siendo el componente más crucial en torno al cual persistían opiniones divergentes, y se alentó a los Estados miembros a continuar en consultas bilaterales y multilaterales respecto a ello para salvar sus diferencias de opinión y llegar a un posible texto de avenencia.

5. REUNIÓN DEL GRUPO OFICIOSO DE AMIGOS DEL PRESIDENTE

5.1 Se convocó a la reunión del Grupo oficioso de amigos del Presidente ³, en Montreal, Canadá, los días 22 y 23 de Agosto de 2016 para examinar los resultados de las consultas bilaterales y multilaterales entre los Estados relativas al texto del proyecto de Resolución de la Asamblea a fin de elaborar un texto de avenencia para someterlo a consideración del Consejo.

5.2 Teniendo en cuenta los resultados de las consultas bilaterales y multilaterales que habían tenido lugar antes de la reunión, se presentó un nuevo enfoque para la implementación por fases, que fue bien recibido por los participantes en la reunión: la participación de los Estados en la fase piloto (de 2021 a 2023) y en la primera fase (de 2024 a 2026) sería voluntaria; en la segunda fase (de 2027 a 2035), participarían todos los demás Estados, salvo los exentos.

5.3 La reunión se centró en cómo llevar a la práctica el enfoque y concentró sus deliberaciones en torno a las cinco cuestiones siguientes: 1) opciones para los Estados que participan en la fase piloto; 2) alcance de las exenciones para la segunda fase; 3) examen de la implementación por fases; 4) enfoque dinámico para la distribución de requisitos de compensación; 5) emisiones de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación. Los resultados de la reunión se informaron al Consejo para que los tuviera en cuenta al aprobar el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea para someterlo al 39º período de sesiones de la Asamblea.

² Todo el material relativo al HLM-GMBM está disponible en: <http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

³ Todo el material relativo a la Reunión del grupo oficioso de Amigos del Presidente está disponible en: <http://www.icao.int/Meetings/GMBMFP/Pages/default.aspx>.

APÉNDICE B

Resolución A39-XX: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)

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

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 de 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; *{texto existente en A38-18, párrafo 19 a)}*

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 una canasta de medidas que también incluya tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI; *{texto existente en A38-18, párrafo 19 c)}*

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; *{Texto nuevo para reflejar el trabajo realizado desde A38}*

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; *{texto existente en A38-18, párrafo 19 b)}*

Reconociendo la celebración en 2015 y 2016 de dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) convocados para todas las regiones; *{texto nuevo para reflejar el trabajo desde A38}*

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; *{texto existente en el preámbulo de A38-18}*

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez; ***{basado en el texto de A38-18, párrafo f del Anexo}***

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; ***{Refleja los motivos de una solución mundial en comparación con un mosaico de MBM}***

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; ***{se basa en el texto de A38-18, párrafo 30 y principio rector h}***

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; ***{actualizado para reflejar el Acuerdo de París}***

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; ***{texto existente en el preámbulo de A38-18}***

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; ***{reconocimiento del 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; ***{nuevo texto que refleja el Acuerdo de París}***

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; ***{texto nuevo sobre metodologías de MDL}***

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;

1.bis *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos de la canasta 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; ***{canasta de medidas y preferencia por medidas distintas de las MBM}***

2. *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; ***{reconocimiento de no poder lograr la meta de CNG 2020 con otras medidas distintas a las MBM}***

3. *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; ***{carácter complementario del GMBM para alcanzar la meta de CNG 2020}***

4. *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; ***{el GMBM es un plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA)}***

5. *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 de la canasta de medidas; ***{avances en las medidas distintas de las MBM}***

5bis. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos de la canasta 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.

6. *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; ***{Reconocimiento de las circunstancias especiales de los Estados}*** – **Respaldo a la diferenciación**

7. *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: ***{Implementación por fases}*** – **Respaldo a la diferenciación**

- 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 9 e), i); ***{Fase piloto para Estados voluntarios, con opciones para el cálculo de los requisitos de compensación.}***
 - 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 9 a); ***{Primera fase para Estados voluntarios}***
 - c) 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; ***{Actualización de la información para reflejar la participación voluntaria}***
 - d) 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; ***{Segunda fase para todos los Estados con 0.5%, 90% de las RTK, con exenciones aplicables a los PMA, PEID y PDSL, a menos que deseen participar voluntariamente}***
 - e) 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; ***{Participación voluntaria y preaviso de 6 meses}***
 - f) 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. ***{Examen para determinar si se necesitan ajustes}***
8. *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 7 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 7 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y **Respaldo a la diferenciación**

- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 7 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; *{Evitar distorsión de mercado}* – **Respaldo a la diferenciación**

9. *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 x 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 9 b) y 9c) 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; *{Distribución aplicando el enfoque dinámico}* – **Respaldo a la diferenciación**

10. *Decide* que un nuevo explotador⁴ 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. *{Nuevos explotadores}* – **Respaldo a la diferenciación**

11. *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; *{Exenciones técnicas}*

12. *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; *{No redistribución de las emisiones exentas}* – **Respalda la diferenciación**

13. *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; *{MRV, EUC, Registros - recomendaciones del CAEP}*

14. *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; *{Ciclo de cumplimiento}*

15. *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; *{Salvaguarda por costos}*

16. *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 7 f) 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;

⁴ 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; **{Duración y examen}**

16bis. *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; **{No duplicación de la aplicación de MBM ajenas al CORSIA}**

17. *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; **{Elaboración de normas del MRV}**
- 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; **{Reglas de implementación de MRV}**

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; **{elaboración de orientaciones sobre los EUC}**
- 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; **{programas admisibles}**
- 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; **{examen de los EUC}**

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; *{laboración de orientaciones sobre los registros}*
- 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; *{establecimiento de un registro central}*
- 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; *{establecimiento de registros para los Estados}*

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; *{gobernanza}*

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. *{marco reglamentario}*

18. *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: – **Respaldo a la diferenciación**

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; *{Creación de capacidad sobre MRV}*
- b) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en la implementación del sistema de MRV; *{asociaciones para 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; *{creación de capacidad para los registros}*

- 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; *{asociaciones para los registros}*

19. *Decide* que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los criterios de unidades de emisión (EUC) que se indican en el párrafo 17 precedente; *{Unidades de emisión admisibles}*

19bis. *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; *{otras acciones sobre la utilización de las unidades de emisión}* – **Respaldo a la diferenciación**

20. *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. *{Otras acciones respecto a metodologías aplicables a la aviación}*