



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

POSICIÓN CONJUNTA SOBRE CIERTAS DISPOSICIONES DEL PROYECTO PROPUESTO DE 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 la India, la República Popular China y la Federación de Rusia)

RESUMEN

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 circunstancias especiales y capacidades respectivas (CECR); y *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, la presente nota de estudio señala a la atención de la Asamblea ciertas disposiciones del proyecto propuesto sobre la *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 debe estar en consonancia con los principios mencionados.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a examinar y aprobar los cambios propuestos del proyecto de resolución de la Asamblea que se presenta en el Apéndice B de la presente nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las enmiendas sugeridas prevén las condiciones necesarias para el crecimiento sostenible de la aviación civil nacional en los países en desarrollo durante la implantación del plan GMBM.
<i>Referencias:</i>	Doc 7300, <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> Doc 10022, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013)</i> A38-18: <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i> A/RES/70/1, <i>Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015)</i> FCCC/CP/2015/L.9 <i>Acuerdo de París</i> A39-WP/52, <i>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)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1. El análisis de las consecuencias de la implantación del plan GMBM propuesto basado en el “mecanismo de compensación” (CORSIA) indica un riesgo considerable de distorsión del mercado en el ámbito del transporte aéreo internacional, el surgimiento de condiciones de competencia desleal dirigidas a la supresión de los mercados del transporte aéreo de rápido crecimiento de los países en desarrollo, que causan inevitablemente riesgos de estancamiento de su proceso de desarrollo de la aviación civil nacional. A su vez, esto incrementará el riesgo de expulsar líneas aéreas de esos países del mercado del transporte aéreo internacional y, muy probablemente, su posterior quiebra. Esas consecuencias negativas para los países en desarrollo son difícilmente comparables con la nueva iniciativa “*Ningún país se queda atrás*” (NCLB) de la OACI.

1.2. Con el fin de evitar los riesgos mencionados, es preciso enmendar en consecuencia algunas disposiciones del proyecto de resolución sobre el GMBM.

2. TEMAS PRINCIPALES PARA EL EXAMEN DE LA ASAMBLEA RESPECTO DE LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN GMBM QUE TOMARÁ LA FORMA DE CORSIA

2.1. Es indiscutible que el objetivo principal del plan GMBM para la aviación civil internacional es una reducción de las emisiones de CO₂ a nivel mundial. Sin embargo, en el texto propuesto para el proyecto de resolución del plan GMBM se puso de relieve, en general, el “mecanismo de compensación” en vez de la reducción de las emisiones. Por lo tanto, sería apropiado reemplazar el texto “*requisitos de compensación*” por “*requisitos de reducción de emisiones de CO₂*” en todo el texto de la resolución que figura en el Apéndice de esta nota de estudio.

2.2. En el décimo párrafo del preámbulo del proyecto de resolución se destaca una vez más la preocupación de la Asamblea “[...] 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”. Sin embargo, en la actual propuesta relativa al CORSIA se contempla una adquisición de las unidades de emisión en los mercados abiertos del carbono fuera del sector de la aviación civil internacional, que dio origen de hecho al papel de la aviación internacional como fuente de movilización de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y, además, contradice el Convenio de Chicago. Por el momento no hay créditos de carbono a la venta, de resultados de la implantación de proyectos eficientes desde el punto de vista ecológico relacionados con la aviación en los países en desarrollo. Por lo tanto, con el fin de armonizar el texto de la resolución con la preocupación ya mencionada de la comunidad de la aviación internacional solo pueden considerarse elegibles en el marco del CORSIA las unidades de emisión, que se generarán a partir de la implantación de proyectos relacionados con la aviación. En ese sentido, se debe añadir el texto “relacionadas con la aviación civil” luego del texto “unidades de emisión” en la cláusula dispositiva 17, subpárrafos c), d) y e).

2.3. Puesto que el proyecto de resolución propuesto reza “*Acogiendo con beneplácito la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC [...]*” se debe redactar nuevamente el texto del decimocuarto párrafo del preámbulo de la siguiente manera:

“*Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y [el mecanismo de implantación de las contribuciones determinadas a nivel nacional \(NDC\) en forma voluntaria establecidas en el párrafo 4 del artículo 6](#) nuevo ~~mecanismo de mercado en virtud~~ del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI [y, a su vez, fomentar el en pos de un](#) desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo; {nuevo texto que refleja el Acuerdo de París}”*

2.4. Cabe señalar que la “fase piloto” de la implantación del CORSIA, que es una cuestión de consenso confirmada en el curso de la reunión informal “del grupo de amigos del Presidente”, celebrada del 22 al 23 de agosto de este año, se encuentra en plena consonancia con la cláusula dispositiva 19 a) de la Resolución A38-18 de la Asamblea, en que se pide al Consejo que “*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 [...]*”. Para ello, no es preciso demostrar que solo los resultados de una implantación práctica se pueden considerar como manifestación de la “*viabilidad y factibilidad*” del CORSIA, así como solo se pueden evaluar sus “*repercusiones ambientales y económicas*” después de la “fase piloto” de su implantación. Con el fin de evitar riesgos innecesarios para la reputación de la OACI en el caso de que las fases de “prueba” de la implantación del CORSIA no arrojen resultados satisfactorios, no sería prudente cerrar la puerta a otras posibles opciones de implantación del plan de MBM en el futuro. En ese sentido, se debe reformular el texto de la cláusula dispositiva 4 como se indica a continuación:

“4. *Decide* implementar una fase piloto y una fase voluntaria 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)}*”

2.5. Teniendo en cuenta la incertidumbre de los posibles resultados ambientales de la implantación del CORSIA y sus repercusiones en el crecimiento sostenible de la aviación civil nacional, en especial, en los países en desarrollo, se debe modificar la cláusula dispositiva 7 d) del siguiente modo:

“d) Con sujeción a los resultados positivos del CORSIA para la aviación internacional, determinados tras el examen de la primera fase de implantación, la segunda fase se aplicaría a partir de 2027 [...]”.

2.6. La Asamblea de la OACI introdujo el concepto de un criterio “*de minimis*” hace seis años como medida de protección que permitiría un crecimiento sostenible de la aviación civil en los países en desarrollo. Teniendo en cuenta que existe una probabilidad considerable de que haya consecuencias negativas para los países en desarrollo de resultados de la implantación del CORSIA (como se menciona en la cláusula dispositiva 15 del proyecto de resolución), resulta razonable mantener esta disposición en el texto de la nueva resolución. Considerando que se debe reconsiderar minuciosamente el concepto “*de minimis*” con el fin de brindar una protección justa del CORSIA, se puede aceptar el umbral del 0,5% de las RTK totales como plataforma para negociaciones futuras. En este sentido, se debe completar la cláusula dispositiva 7 d) con el siguiente texto:

“d) ... (PDSL) y otros países en desarrollo con exenciones basadas en criterios “*de minimis*” con un umbral del 0,5 % de las RTK y criterios económicos que se habrán de examinar y finalizar durante la evaluación de la fase piloto y la primera fase de la implantación, a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;”.

2.7. Se prevé que en el transcurso de la fase piloto y la primera fase de la implantación del CORSIA corresponde una función de liderazgo a los países desarrollados, que asumen la responsabilidad principal respecto del cambio climático y tienen un potencial económico suficiente para compensar las pérdidas financieras y de reputación en caso de no demostrar la reducción de las emisiones de CO₂ ni fomentar el desarrollo sostenible como resultado de la implantación del CORSIA. Sin embargo,

cualquier otro Estado miembro tiene el derecho soberano de tomar la decisión de participar en el CORSIA en cualquier momento. En ese sentido, se debe enmendar la cláusula dispositiva 7 e) como se indica a continuación:

- “e) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente en el plan lo más pronto posible, ~~en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica y, a su vez, se reconoce que los Estados desarrollados tomarán la iniciativa~~¹. 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}*”.

2.8. En caso de participación voluntaria de los Estados en desarrollo en las fases "de prueba" de la implantación del CORSIA, es justo dar a esos Estados la oportunidad de asumir la responsabilidad respecto de la reducción de las emisiones de CO₂ sin dirección, es decir, plenamente en consonancia con el enfoque del Acuerdo de París. Resultaría evidentemente inadecuado "vender billetes para vuelos de prueba" y fijar la meta de la integridad ambiental, que ha sido excluida por defecto por la cláusula dispositiva 12 del proyecto de resolución (A39-WP/52). Asimismo, cabe señalar que un nivel distinto de obligaciones de compensación de las emisiones para explotadores de los países en desarrollo y de los países desarrollados que operan en las mismas rutas se ajusta plenamente al principio de responsabilidad común pero diferenciada. Por ende, se debe reformular el texto de la cláusula dispositiva 9 como se indica a continuación:

“9 *Decide* que la cantidad de emisiones de CO₂ que ~~debe-se prevé que compensar~~ anualmente un explotador de aeronaves de forma voluntaria durante las fases piloto y primera de implantación a partir de 2021 se establezca sobre la base de las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) adoptadas de manera individual por cada Estado miembro participante o se calcule cada año de la forma siguiente:...”

2.9. Teniendo en cuenta que la verdadera función de toda fase "de prueba" de la implantación de un proyecto es demostrar su viabilidad y, si es necesario, efectuar los ajustes apropiados, sería razonable hacer las siguientes enmiendas en los subpárrafos b) y c) de la cláusula dispositiva 9:

“b) donde el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – para la fase piloto y la primera fase: el promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020; y para la segunda fase otro año de base que se decidirá durante el proceso de examen) /emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año);

c) donde el factor de crecimiento del explotador de aeronaves = (emisiones totales del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año – para la fase piloto y la primera fase: promedio de las emisiones del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020); y para la segunda fase otro año de base que se decidirá durante el proceso de examen) /emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año)”;

¹ Las organizaciones regionales de integración económica: Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Sudamérica: Mercado Común del Cono Sur o MERCOSUR, Comunidad del Caribe (CARICOM), Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos, Unión Europea (UE), Acuerdo Centroamericano de Libre Comercio (ACELC), Comunidad Económica de Eurasia (EurAsEC), Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC), Acuerdo Marco de Cooperación Económica (ECFA) entre China y Taiwán, Consejo de Cooperación del Golfo (GCC), Comunidad Económica Africana (CEA), Comunidad de Estados Sahel-Saharanos (CEN-SAD), Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA), Comunidad de África Oriental (CAO), Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), Comunidad de África Meridional para el Desarrollo (SADC), Unión del Magreb Árabe (UMA)...

2.10. Teniendo en cuenta que el preámbulo del proyecto de resolución declara un apoyo del desarrollo sostenible con hincapié en los países en desarrollo, resulta razonable reformular la cláusula dispositiva 9 e), iv) y v) como se indica a continuación:

“iv) para el plan de 2030 a 2035, se prevé una transición gradual de los requisitos de compensación de la tasa sectorial del 100% a fin de incluir alguna contribución individual, cuyos detalles, principalmente sobre la base del examen de la primera fase de implantación, se presentarán a la Asamblea para su examen en el año 2028; 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”

2.11. La diferencia significativa que existe en el nivel de rentabilidad de las líneas aéreas de las distintas regiones del mundo (por ejemplo, el nivel de rentabilidad de las líneas aéreas norteamericanas es 11 veces mayor que el de las líneas aéreas africanas) ha predeterminado la elaboración de un enfoque diferencial para la protección temporaria respecto del CORSIA para "nuevos explotadores" de los países desarrollados y en desarrollo. Teniendo en cuenta que los nuevos explotadores de los países en desarrollo operarán, en la mayoría de los casos, con flotas de aeronaves más antiguas y menos eficientes en términos de ahorro de combustible, sería justo establecer su "umbral de ingreso" de emisiones anuales respecto de las emisiones totales del sector en el año 2020 en un nivel comparativamente mayor con el fin de proteger su crecimiento sostenible. Se sugiere establecer en principio este umbral de "nuevos explotadores" de países en desarrollo en un nivel del 0,5% de las emisiones sectoriales totales como base para una futura consideración minuciosa. En ese sentido, se debe reformular el texto de la cláusula dispositiva 10 como se indica a continuación:

“10. *Decide* que un nuevo explotador² esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan:

a) del 0,1% del total de las emisiones en 2020 (para nuevos explotadores de países desarrollados), o

~~a) b)~~ del 0,50% del total de las emisiones en 2020 (para nuevos explotadores de países en desarrollo),

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**”

2.12. Con el fin de evitar daños graves al sector de la aviación civil internacional como resultado de la implantación del CORSIA, es razonable efectuar no solo un examen periódico del CORSIA, sino también una evaluación anual de sus repercusiones en los costos, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, así como su "eficiencia" ambiental y el nivel de distorsiones inducidas en el mercado. Para ello, se debe enmendar el párrafo 16 en consecuencia:

“16 *Decide* que el Consejo proceda a la evaluación ~~examen~~ periódico del CORSIA a intervalos ~~de tres años anuales~~, 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 evitar riesgos de afectar considerablemente el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, incluidos los aspectos de seguridad operacional, seguridad de la aviación, competencia leal, sus repercusiones en los costos de los Estados miembros y una evaluación de la eficacia ecológica del plan GMBM, para que la Asamblea siga examinando si es adecuado continuar el CORSIA. Eso comprenderá, entre otras cosas...”

2.13. Según el Artículo 37 del Capítulo VI del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los asuntos relativos a MRV, Unidades de emisión y Registro no son “relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares” y por lo tanto se encuentran fuera del alcance de las normas y métodos

² 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.

recomendados y procedimientos internacionales. En consecuencia, el Convenio no autoriza a la OACI a elaborar SARP sobre MRV, Unidades de emisión ni Registro. A este respecto, la palabra SARP no deberá figurar en la resolución y todos los criterios de unidades de emisión (EUC) solo serán de carácter “recomendado”. En consecuencia, deben suprimirse los SARP y se debe añadir “recomendados” luego de EUC.

2.14. A pesar de la necesidad técnica de la introducción de MRV en todos los Estados miembros sin exclusión como base para una diferenciación justa de las obligaciones relativas a las emisiones entre esos Estados, no es evidente que los Estados que sin duda carecen de recursos disponibles o estarán exentos de participar en las fases “de prueba” de la implantación del CORSIA deban iniciar la introducción de MRV a partir de 2018. Estos Estados miembros podrían iniciar la implantación de MRV a nivel nacional o regional a partir de 2024, teniendo en cuenta una experiencia exitosa de la implantación de MRV en otros Estados miembros. Ese enfoque para la implantación de MRV se encuentra también en consonancia con el principio de CECR. En ese sentido, la cláusula dispositiva 18 debe complementarse con el nuevo subpárrafo b) que se indica a continuación:

“b) Se prevé que los Estados miembros que estén exentos conforme a las condiciones del párrafo 7 d) inicien la implantación de MRV a nivel nacional o regional a partir de 2024, teniendo en cuenta una experiencia exitosa de la implantación de MRV en otros Estados miembros;”

3. CONCLUSIONES

3.1 Se invita a la Asamblea a que tenga en cuenta las preocupaciones comunes de esos países respecto del desarrollo de un GMBM y adopte esas enmiendas del proyecto de resolución.

3.2 Teniendo en cuenta que el texto propuesto del proyecto de resolución sobre GMBM no se puede considerar un proyecto preelaborado para la implantación del CORSIA, así como la existencia de una grave preocupación y cierta ambigüedad con respecto a las posibles consecuencias de su implantación, es razonable, como posible solución de compromiso, respaldar las enmiendas del proyecto de resolución sugeridas en la presente nota de estudio con el fin de que queden abiertas las opciones para continuar las iniciativas comunes de todos los Estados miembros encaminadas a la reducción real de las emisiones de CO₂ del sector y a nivel mundial.

3.3 Por el contrario, todo intento de obligación de implantación del proyecto –todavía no existente– del CORSIA puede socavar las disposiciones básicas y el espíritu del Convenio de Chicago, en el que se llama a todos los Estados miembros “[...] a evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo”.

APÉNDICE

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 [el mecanismo de implantación de las contribuciones determinadas a nivel nacional \(NDC\) en forma voluntaria establecidas en el párrafo 4 del artículo 6 del ~~un~~ nuevo mecanismo de mercado en vigor](#) Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI y, a su vez, ~~fomentar 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 [una fase piloto y una fase voluntaria y evaluar](#) un plan de 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 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 [reducción de emisiones de CO₂ 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 [reducción de emisiones de CO₂](#)}***

- 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 [reducción de emisiones de CO₂](#) 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) [Con sujeción a los resultados positivos del CORSIA para la aviación internacional, determinados tras el examen de la primera fase de implantación, la segunda fase se aplicará](#) de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación en las actividades de la aviación internacional, medida en RTK en el año 2018, 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), [y otros países en desarrollo con exenciones basadas en criterios “de minimis” con un umbral del 0,5 % de las RTK y criterios económicos que se habrán de examinar y finalizar durante la evaluación de la fase piloto y la primera fase de la implantación](#), 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 en el plan lo más pronto posible; [y, a su vez, se reconoce que los Estados desarrollados tomarán la iniciativa 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-reducción de las emisiones de CO₂](#) 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 [reducción de las emisiones de CO₂](#) ~~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 reducción de las emisiones de CO₂ 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-se prevé que compensar anualmente un explotador de aeronaves de forma voluntaria durante las fases piloto y primera de implantación a partir de 2021 se establezca sobre la base de las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) adoptadas de manera individual por cada Estado miembro participante o 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 – para la fase piloto y la primera fase: promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020 y para la segunda fase otro año de base que se decidirá durante el proceso de examen) / 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 – para la fase piloto y la primera fase: el promedio de las emisiones del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020 y para la segunda fase otro año de base que se decidirá durante el proceso de examen) / 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;

~~f) para el plan de 2030 a 2035, se prevé una transición gradual de los requisitos de compensación de la tasa sectorial del 100% a fin de incluir alguna contribución individual, cuyos detalles, principalmente sobre la base del examen de la primera fase de implantación, se presentarán a la Asamblea para su examen en el año 2028 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; 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;~~

~~g) 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~~

~~h) 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 explotador³ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan:

a) del 0,1% del total de las emisiones en 2020, (para nuevos explotadores de países desarrollados),
o

b) del 0,50% del total de las emisiones en 2020 (para nuevos explotadores de países en desarrollo),

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-reducción de emisiones de CO₂ 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 reducción de emisiones de CO₂ 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}*

³ 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.

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~~ la evaluación periódica del CORSIA a intervalos ~~de tres años anuales~~, 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 evitar riesgos de afectar considerablemente el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional, incluidos los aspectos de seguridad operacional, seguridad de la aviación, competencia leal, sus repercusiones en los costos de los Estados miembros y una evaluación de la eficacia ecológica del plan GMBM, para que la Asamblea siga examinando si es adecuado continuar el CORSIA, a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan. ~~Dicho examen~~ Eso 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;
- 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,

~~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-textos de orientación 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) [relacionadas con la aviación civil](#),

- 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) [relacionadas con la aviación civil](#) 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) [relacionadas con la aviación civil](#) 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 [criterios de unidades de emisión EUC](#) [relacionadas con la aviación civil](#) 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; *{elaboración 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 no exentos 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) Se prevé que los Estados miembros que estén exentos conforme a las condiciones del párrafo 7 d) inicien la implantación de MRV a nivel nacional o regional a partir de 2024, teniendo en cuenta una experiencia exitosa de la implantación de MRV en otros Estados miembros;
- c) 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,

- de) 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}***
- ed) 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}***