



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA)**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

Se propone para su adopción el texto de las revisiones de la Resolución A39-3 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, que se revisó a la luz de las novedades relativas al CORSIA registradas con posterioridad al 39º período de sesiones de la Asamblea.

Tras la adopción por la Asamblea, la versión revisada de la Resolución A39-3 de la Asamblea, junto con las versiones revisadas de las Resoluciones A39-1 y A39-2 de la Asamblea, constituirán la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar su Resolución revisada sobre la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, que se presenta en el Apéndice.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico – <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se emprenderán según se disponga de recursos del presupuesto del Programa regular para 2020 – 2022 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075) A40-WP/56, <i>Información actualizada sobre el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)</i> A40-WP/54, <i>Estudio de la OACI sobre tendencias medioambientales mundiales – Situación actual y futura sobre ruido y emisiones de las aeronaves</i>

1. ENMIENDAS DE LA DECLARACIÓN CONSOLIDADA EXISTENTE

1.1 En el Apéndice de esta nota de estudio se presentan las propuestas de revisión de la Resolución A39-3 de la Asamblea sobre el CORSIA a la luz de las novedades registradas con posterioridad al 39º período de sesiones de la Asamblea.

1.2 Las principales revisiones de la Resolución A39-3 tienen por finalidad reflejar los logros posteriores al 39º período de sesiones de la Asamblea y las medidas adicionales necesarias para la implantación del CORSIA, incluyendo las siguientes:

- a) en general, ya no se usa el término combustible de aviación “alternativo” y se hacen los ajustes correspondientes. Además, se empleó el término “combustibles admisibles en el marco del CORSIA” en párrafos con miras al futuro, como el párrafo 6 de la parte dispositiva, para mantener la coherencia con las definiciones del Anexo 16, Volumen IV;
- b) en general, se reemplazó el término “explotador de aeronaves” por “explotador de aviones” para mantener la coherencia con el término del Anexo 16, Volumen IV;
- c) párrafos preambulares: se reflejan los avances relacionados con la labor del Consejo de la OACI, su Grupo asesor sobre el CORSIA (AGC), su Órgano asesor técnico (TAB) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), por ejemplo, la elaboración del Anexo 16, Volumen IV, el Manual técnico-ambiental (ETM), Volumen IV y los Elementos para la implantación del CORSIA. También se agrega una disposición sobre el Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA de la OACI (ACT-CORSIA). Se eliminan varios párrafos preambulares obsoletos;
- d) los párrafos 5, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22 de la parte dispositiva son las decisiones adoptadas por la Asamblea en su 39º período de sesiones y mantienen su validez; por lo tanto, se reemplaza el término “*Decide*” por “*Recuerda* la decisión adoptada en su 39º período de sesiones”;
- e) el párrafo 18 de la parte dispositiva (anteriormente el párrafo 19 de la parte dispositiva de la Resolución A39-3) se revisa siguiendo la redacción de los párrafos preambulares sobre la función del CORSIA como plan mundial de MBM;
- f) las medidas adicionales que han de tomar el Consejo y los Estados miembros, incluidas la elaboración y actualización del Anexo 16, Volumen IV, el ETM, Volumen IV y los elementos para la implantación del CORSIA, están reflejadas en el párrafo 19 de la parte dispositiva; y
- g) las medidas adicionales que han de tomar la OACI y los Estados miembros en materia de creación de capacidad y asistencia se reflejan en el párrafo 21 de la parte dispositiva.

APÉNDICE

Resolución A40-Z A39-3: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) ~~Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)~~

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

Recordando que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Considerando que la Asamblea, en su Resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr las metas mundiales a las que aspira la OACI;

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

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

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Grupo Asesor sobre el CORSIA (AGC) ~~Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG)~~ y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para facilitar la implementación del CORSIA ~~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;~~

Acogiendo con beneplácito la adopción de la primera edición del Anexo 16 – *Protección del medio ambiente*, Volumen IV — *CORSIA*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el *CORSIA*;

Acogiendo con beneplácito también la publicación de la primera edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSIA*;

Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración de los Elementos para la implantación del *CORSIA* de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del *CORSIA*;

Acogiendo con beneplácito también la creación por el Consejo del Órgano asesor técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el *CORSIA*;

Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del *CORSIA*, en especial, por medio del programa de Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el *CORSIA* (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el *CORSIA* entre los Estados;

Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del *CORSIA* a partir de 2021;

Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el *CORSIA* se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

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

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

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

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

Poniendo de relieve que la decisión del ~~39º~~^{38º} periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA ~~elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional~~ refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

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

Recordando la ~~Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático~~ (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

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

~~Acogiendo con beneplácito la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC y~~ *Reconociendo* que la labor desarrollada en relación con el CORSIA ~~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 ~~celebrado en el marco de la CMNUCC~~;

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

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

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente Resolución, con la Resolución ~~A40-XA39-1~~^{A40-XA39-1}: *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 ~~A40-YA39-2~~^{A40-YA39-2}: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* sustituyen a las Resoluciones ~~A39-1, A39-2 y A39-3~~^{A38-17 y A38-18} y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación ~~alternativos~~ sostenibles y el CORSIA ~~un plan GMBM, así como toda otra medida~~, y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles ~~de aviación~~ ~~alternativos~~ sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles ~~de aviación~~ ~~alternativos~~ sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;
4. *Pone de relieve* la función del ~~CORSIA~~ ~~plan mundial de MBM~~ como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;
5. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* ~~Decide~~ implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas;
6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles ~~de aviación~~ ~~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 ~~de aviones~~ incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) ~~combustibles~~ ~~alternativos~~ ~~sostenibles~~, de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;
7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.
8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. ~~Decide~~ *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de ~~aviones~~ ~~aeronaves~~ entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) Se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar;
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.

10. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de avionesaeronaes en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de avionesaeronaes a partir de 2021 se calculará cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de avionesaeronaes = [% sectorial x (emisiones de un explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año);
- b) donde el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de avionesaeronaes = (las emisiones totales del explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en ese año – el promedio de las emisiones del explotador de avionesaeronaes incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales del explotador de avionesaeronaes 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 avionesaeronaes incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de avionesaeronaes 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 avionesaeronaes y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;
12. ~~Decide~~ *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* que un nuevo explotador¹ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1% del total de las emisiones en 2020, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de avionesaeronaes.
13. ~~Decide~~ *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* 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 avionesaeronaes cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; avionesaeronaes con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;
14. ~~Decide~~ *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de* 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 avionesaeronaes incluido en el plan;
15. ~~Toma nota del trabajo del Consejo, con la contribución técnica del CAEP, respecto a: a) el sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV), b) los criterios recomendados relativos a las unidades de emisión que pueden adquirir los explotadores de aeronaves y que tienen en cuenta la evolución del proceso de la CMNUCC; y c) los registros para el CORSIA, y pide al Consejo que, con la contribución técnica del CAEP, finalice su trabajo tan pronto como sea posible, incluida la creación de capacidad y prestación de asistencia, de forma que el CORSIA pueda implementarse completamente a partir de 2020;~~

¹ Se entiende por nuevo explotador el explotador de avionesaéreo 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 Anexo 16, Volumen IV, plan y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de avionesaéreo.

1546. ~~Decide~~ Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones 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 de aviones aéreo;

1647. ~~Decide~~ Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de 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;

1748. ~~Decide~~ Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aviones 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 de aviación alternativos sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

1849. ~~Determina~~ que el CORSIA ~~o cualquier otro plan que decida adoptar la Asamblea será~~ la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

1920. ~~Pide~~ que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA ~~a fin de establecer los mecanismos necesarios para la implementación del CORSIA desde 2020:~~

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO₂; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;

- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB;
- d) que para principios de 2020 el Consejo ponga en funcionamiento y lleve el Registro central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo de la AGC y el CAEP, según sea necesario; y
- f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16.

~~En relación con la implementación del sistema de MRV;~~

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

~~En relación con los Criterios de unidades de emisión (EUC);~~

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

~~En relación con el establecimiento de Registros;~~

- ~~f) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore políticas y textos de orientación que sirvan de apoyo al establecimiento de registros en el marco del Plan, con vistas a que los adopte el Consejo en 2018;~~

- ~~g) que el Consejo establezca un registro central consolidado bajo los auspicios de la OACI que esté en condiciones de entrar en funcionamiento a más tardar el 1 de enero de 2021;~~
- ~~h) que los Estados miembros hagan los arreglos necesarios para establecer sus propios registros o registros grupales creados por grupos de Estados, o para participar en otros registros, de conformidad con las orientaciones de la OACI;~~

~~En relación con la gobernanza del CORSIA,~~

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

~~En relación con el marco reglamentario,~~

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

2021. *Decide* Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

2122. *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, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, a partir de 2020, incluyendo lo siguiente: por conducto, entre otros, del Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;

~~En relación con la implementación del sistema de MRV,~~

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

En relación con el establecimiento de registros,

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

2223. ~~Decide~~ *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 1920 precedente;

2324. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

2425. *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.;