



**Cuestión 2 del
Orden del Día: Necesidades, y retos mundiales y regionales en la aviación civil**

Resumen de las Resoluciones de la A39 del área de Medio Ambiente

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta un análisis de las Resoluciones A39-1, A39-2 y A39-3 del trigésimo noveno periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, y las acciones requeridas para dar cumplimiento a las resoluciones vigentes de la OACI en el área de medio ambiente.	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">• Trigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea de la OACI.• Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional en la Región SAM (Lima, Perú, 2 al 4 de octubre de 2017)	
Objetivos estratégicos de la OACI	<i>B: Capacidad y Eficiencia D: Desarrollo económico E: Protección del medio ambiente.</i>

1. Introducción

1.1 La Asamblea de la OACI es el órgano soberano de la Organización y se reúne como mínimo una vez cada tres años convocada por el órgano rector de la OACI, el Consejo.

1.2 Del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016 se llevó a cabo en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, el 39° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A39) el cual estableció como tarea principal la política mundial de la aviación para el trienio 2017-2019.

1.3 Mejorar la performance ambiental de la aviación es un desafío para la OACI. En cumplimiento de sus responsabilidades, la Organización elaboró una serie de normas, políticas y material de orientación para la aplicación de medidas integradas para abordar el ruido y las emisiones de las aeronaves que abarcan mejoras tecnológicas, procedimientos operativos, organización adecuada del tráfico aéreo, planificación adecuada de aeropuertos y usos del suelo, y el uso de los mecanismos basados en el mercado (MBM) en relación a las emisiones de dióxido de carbono (CO₂).

1.4 En la Agenda de la Asamblea 39, en relación a la protección del medio ambiente, se abordaron los siguientes puntos:

- a) Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación.
- b) Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación.
- c) La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación.

2. **Discusión**

2.1 Con el fin de apoyar la disminución del impacto de la aviación, la OACI incluyó dentro de sus objetivos estratégicos la protección del medio ambiente. En este objetivo, las actividades de la OACI se centran en los problemas que se benefician de un enfoque coordinado común, a nivel mundial, a saber, el ruido y las emisiones de las aeronaves. Adicionalmente, la OACI trabaja con otros organismos normativos de las Naciones Unidas que han expresado interés en la aviación civil, a las que brinda periódicamente declaraciones sobre las actividades de OACI relacionadas con las emisiones.

2.2 Los trabajos se realizan a través del Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) del Consejo de la OACI, órgano que revisa y actualiza un estado consolidado de políticas y prácticas continuas relacionadas con la protección del medio ambiente cada tres años para su aprobación por la Asamblea de la OACI. La versión actual de esta revisión está reflejada en las Resoluciones de la Asamblea A39-1, A39-2 y A39-3, las cuáles se aprobaron en octubre de 2016.

A39-1: 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

2.3 La Asamblea de la OACI, en relación a ruido, calidad de aire y gestión de uso de terreno ha emitido la Resolución A39-1, la cual reflejó la evolución posterior a la Asamblea 38. Además, reconoce la responsabilidad de la OACI y la de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados miembros procurarán limitar o reducir:

- a) la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
- b) el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local; y
- c) el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial

2.4 Con relación al ruido, la Resolución exhorta a los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves. Además, observó los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figuran en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 4, así como las nuevas resoluciones que entrarán en vigencia entre el 2017 y 2018. Incluye, además, los puntos relacionados a la certificación de las aeronaves en relación a las emisiones de CO₂ (norma prevista para el 1 de enero del 2020). Adicionalmente, alienta a los Estados y a otras partes interesadas a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones que afectan la calidad del aire local, y a que mantengan informada a la OACI. Debido a que aún no existe normativa, en relación a la emisión de materia particulada, volátil y no volátil (PM y nvPM), instó a los Estados a seguir colaborando para la comprensión científica, en cooperación con otras organizaciones como la OMS, y la ampliación del conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NO_x y otros gases que emite la aviación, además de colaborar para la elaboración de las normas en relación a las emisiones de los nvPM.

2.5 En relación a la gestión de terreno colindante a los aeródromos, los cuales podrían ser afectados por ruidos de las operaciones de aeronaves, instó a los Estados, a aplicar medidas preventivas cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves. Estas medidas pueden incluir gestión de leyes sobre uso de terreno, acuerdos con la comunidad y emplazamiento de aeropuertos en zonas en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido.

2.6 En general, la Resolución A39-1 pide a los Estados que no adopten medidas, con respecto al medio ambiente, que puedan afectar al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional, reconocer que las normas sobre emisiones de ruidos y CO₂ no se concibieron para imponer restricciones operacionales o gravámenes por emisiones, y no aplicando restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de la A39-1, y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos.

A39-2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático

2.7 La A39-2 manifestó que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia de ejercer un liderazgo en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial, además de la función vital que la aviación desempeña en el desarrollo económico y social mundial, y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible.

2.8 La OACI fijó metas para lograr que la aviación sea amigable con el medio ambiente. Es así que ha propuesto lograr una mejora de media anual del 2% en el rendimiento de combustible hasta 2020, y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% desde 2021 hasta 2050, como meta global, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuado. Para alcanzar esta meta, los Estados y las organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI mediante la aplicación de medidas que logren disminuir o compensar las emisiones de CO₂, con la finalidad de estabilizar las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020.

2.9 La Asamblea instó a los Estados a que opten por preparar o actualizar planes de acción y los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2018 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira. Pidió, además, a los Estados que ya han presentado planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes, además de promover acciones que redunden en la protección del medio ambiente, las cuales están descritas en el numeral 18 de la resolución.

2.10 La Asamblea ha presentado la descripción de los principios rectores para la elaboración y aplicación de los (MBM) para la aviación internacional, la cual se presenta como **Apéndice A**.

A39-3: 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)

2.11 La 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. Adicionalmente, pidió al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, organice seminarios sobre un GMBM para la aviación internacional dirigidos a funcionarios y expertos de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes.

2.12 En los años 2015 y 2016, se han llevado adelante los seminarios GLAD (Diálogos de la aviación mundial) donde se exploraron las opciones sobre la implementación de las MBM. En estos seminarios se ha expresado preocupación acerca del destino de la utilización de los ingresos obtenidos de la aviación mediante los MBM así como la garantía de que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores.

2.13 La Asamblea, considerando estas preocupaciones, decidió implementar un plan de GMBM en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, 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 por encima de los niveles de 2020.

2.14 La Asamblea 39 analizó el alcance del CORSIA para lo cual consideró aspectos relacionados a su implantación, los mismos que se detallan en la resolución, desde el numeral 10 hasta el numeral 25, información que puede encontrarse extensamente en el **Apéndice B**.

3. **Situación actual en la Región SAM**

3.1 En relación a la preparación y remisión de los planes de acción para la reducción de las emisiones de CO₂, el status actual de implementación puede observarse en el **Apéndice C**.

3.2 Hasta el momento, los Estados de la Región SAM aún no han decidido plegarse a la fase piloto ni a la primera fase del plan CORSIA. Los Estados debieran enfocarse en construir capacidades para implementar los sistemas de registros, unidades de emisión y los sistemas MRV para el 2020, independientemente de que el Estado decida unirse o no al CORSIA.

3.3 El Plan SAM, incluye el eje de protección del medio ambiente. Como soporte a este eje, la Secretaría ha preparado un Plan SAM ENV enfocado a la creación de capacidades en los Estados para la preparación de los planes de acción y la introducción de los sistemas MRV, unidades de emisión, así como el registro de las emisiones en las regulaciones nacionales de los Estados. El plan SAM ENV tiene como fecha tentativa de actividades a partir del 2019.

3.4 Considerando estos puntos, la reunión pudiera considerar emitir la siguiente conclusión:

Proyecto de Conclusión RAAC/15-XX – Planes de acción de reducción de CO₂ y adhesión al Plan CORSIA

Que, con la finalidad de cooperar con las metas mundiales de la OACI en relación a la protección del medio ambiente, los Estados de la Región SAM:

- a) continúen cooperando con la OACI para la mejor comprensión de los efectos de las emisiones provenientes de la aviación internacional sobre el clima;
- b) consideren, los que aún no lo hicieron, la aplicación de medidas tendientes a la protección del medio ambiente de las emisiones provenientes de la aviación internacional, y preparen sus planes de acción para remitirlos a la Secretaría antes de junio del 2018;
- c) consideren la creación de capacidades y la inclusión en su regulaciones nacionales de los sistemas de MRV, unidades de emisión y sistemas de registros para preparar al Estado para la adhesión al plan CORSIA;
- d) contemplen la adhesión al plan CORSIA para la primera fase o cuando el Estado considere que los sistemas de medición, registro y reportes de emisión han evolucionado lo suficiente; y
- e) apoyen los objetivos del Plan SAM relacionados con protección del medio ambiente.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) analizar la información contenida en la sección 2 y los apéndices A, B, y C, y proceder, si fuera el caso, a la aprobación de la conclusión presentada en el párrafo 3.4; y
- c) analizar otras consideraciones al respecto que la Reunión considere necesario.

APENDICE A

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones de GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas atendiendo a su eficacia medida en términos de reducción o evitación de emisiones de CO₂, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones *de minimis*;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

APENDICE B**Aspecto a tener en cuenta en relación al estudio de implementación del Plan CORSIA**

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

10. *Decide* que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aeronaves en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:
- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
 - b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
 - c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;
11. *Decide* que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de aeronaves a partir de 2021 se calculará cada año de la forma siguiente:
- a) requisito de compensación de un explotador de aeronaves = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año)];
 - b) donde el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año;
 - c) donde el factor de crecimiento del explotador de aeronaves = (las emisiones totales del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año – el promedio de las emisiones del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año;
 - d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100% – % individual) y;
 - e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - i) de 2021 a 2023, 100% sectorial y 0% individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
 - a) las emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en 2020;
 - ii) de 2024 a 2026, 100% sectorial y 0% individual;
 - iii) de 2027 a 2029, 100% sectorial y 0% individual;

- B3 -

- iv) de 2030 a 2032, al menos 20% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
 - v) de 2033 a 2035, al menos 70% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
 - f) las emisiones del explotador de aeronaves y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
 - g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;
12. *Decide* que un nuevo explotador¹ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1% del total de las emisiones en 2020, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aeronaves;
13. *Decide* que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aeronaves cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;
14. *Decide* que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aeronaves incluido en el plan;
15. *Toma nota* del trabajo del Consejo, con la contribución técnica del CAEP, respecto a: a) el sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV); b) los criterios recomendados relativos a las unidades de emisión que pueden adquirir los explotadores de aeronaves y que tienen en cuenta la evolución del proceso de la CMNUCC; y c) los registros para el CORSIA, y *pide* al Consejo que, con la contribución técnica del CAEP, finalice su trabajo tan pronto como sea posible, incluida la creación de capacidad y prestación de asistencia, de forma que el CORSIA pueda implementarse completamente a partir de 2020;
16. *Decide* establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aeronaves concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador aéreo;
17. *Decide* que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

18. *Decide* que el Consejo proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:
- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores aéreos y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
 - b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej.: los requisitos de MRV; y
 - c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;
19. *Determina* que el CORSIA o cualquier otro plan que decida adoptar la Asamblea será la medida de mercado que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional;
20. *Pide* que se adopten las medidas siguientes a fin de establecer los mecanismos necesarios para la implementación del CORSIA desde 2020:

En relación con la implementación del sistema de MRV,

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

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

- c) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore los SARPS y textos de orientación relativos a los criterios de unidades de emisión (EUC) para que los explotadores aéreos puedan adquirir las unidades de emisión adecuadas en el marco del plan, teniendo en cuenta las novedades pertinentes en la CMNUCC y el Artículo 6 del Acuerdo de París, con vistas a que los adopte el Consejo tan pronto como sea posible, y no más allá de 2018;

- B5 -

- d) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, establezca un órgano asesor técnico permanente sobre los criterios de unidades de emisión (EUC) que haga recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles para su utilización en el CORSIA;
- e) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, efectúe un examen periódico de los SARPS y textos de orientación sobre los EUC y, si correspondiera, promueva la compatibilidad con las futuras decisiones al respecto en el marco del Acuerdo de París;

En relación con el establecimiento de Registros,

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

En relación con la gobernanza del CORSIA,

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

En relación con el marco reglamentario,

- j) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de las políticas y los marcos reglamentarios nacionales necesarios para el cumplimiento y la aplicación del plan para 2020.
21. *Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;
22. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA a partir de 2020, incluyendo lo siguiente:

En relación con la implementación del sistema de MRV,

- a) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados miembros implementen el sistema de MRV a partir del 1 de enero de 2019, incluyendo la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesario, en particular para aquellos

Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;

- b) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en la implementación del sistema de MRV;

En relación con el establecimiento de registros,

- c) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados establezcan los registros, incluida la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesaria, en particular para aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;
 - d) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en el establecimiento de sus propios registros o registros grupales para grupos de Estados, así como de una posible prueba piloto;
23. *Decide* que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los criterios de unidades de emisión (EUC) que se indican en el párrafo 20 precedente;
24. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo, incluidas las unidades de emisiones generadas por el MDL, nuevos mecanismos de mercado u otros programas en el marco de la CMNUCC y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior;
25. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.

APENDICE C**Situación actual de los Planes de Acción de Reducción de CO₂ en la Región SAM**

Estados	Enviado	Fecha de actualización
Argentina	Yes	Feb/2013
Brasil	Yes	Set/2016
Bolivia	No	
Chile	No	
Colombia	Yes	Ago/2012
Ecuador	Yes	Oct/2016
Guyana Francesa	Yes	Jun/2015
Guyana	No	
Paraguay	No	
Panamá	No	
Perú	No	
Suriname	No	
Uruguay	Yes	Sep/2017
Venezuela	Yes	Jun/2012