

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)****CORSA – DESAFÍOS DE LA IMPLEMENTACIÓN**

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

El sector de la aviación de la India experimenta un gran crecimiento y, con el tiempo, esto planteará desafíos con respecto al medio ambiente y el más importante será el aumento de las emisiones de carbono. En esta nota se aborda la implementación del CORSA, medida mundial basada en el mercado, de la OACI, elaborada para lograr un crecimiento neutro en carbono en la aviación civil internacional.

En esta nota se describen los desafíos que enfrentarán o que prevén numerosos Estados con respecto al cumplimiento de los requisitos de la OACI para la implementación sin dificultades del CORSA.

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

- convenir en la reducción de las emisiones mediante una medida mundial basada en el mercado;
- pedir que el Consejo elabore criterios para seleccionar unidades de emisiones que sean simples y rentables con cierto nivel de flexibilidad para los explotadores de aeronaves de los Estados en desarrollo;
- pedir que el Consejo aclare más a fondo los SARPS relativos a los aspectos jurídicos y las medidas para el cumplimiento en el marco del CORSA, con el propósito de ayudar a los Estados a garantizar la implementación adecuada del mismo; y
- pedir al Consejo que garantice que no se requerirá que los explotadores cumplan con distintos grupos de requisitos para mitigar las emisiones conforme a distintos planes regionales, y que sólo se contará con una medida mundial basada en el mercado para abordar las emisiones de la aviación internacional con el objetivo de cumplir efectivamente la meta de la OACI a la que se aspira con respecto al crecimiento neutro en carbono.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E — Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren fondos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">Anexo 16, Volumen IV – <i>Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)</i>.Resolución A39-3 de la Asamblea: <i>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)</i>.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector de la aviación con su crecimiento contribuye de manera significativa al desarrollo económico de los Estados, pero inevitablemente plantea también desafíos con respecto al medio ambiente que repercuten en el cambio climático global. Ante la amenaza del cambio climático, es necesario invertir para lograr un desarrollo sostenible y reducido en emisiones de carbono a fin de atenuar las preocupaciones que genera este cambio a escala mundial. Aunque este sector representa menos del 2% de las emisiones globales, las perspectivas de controlar sus emisiones globales de gases de efecto invernadero son enormes.

1.2 Para lograr la meta a la que se aspira, la OACI adoptó el CORSIA, que es el primer programa de compensación de carbono basado en un sector y cuya visión es que el crecimiento de la aviación civil internacional no aumente las emisiones de carbono. En general, el sector de las líneas aéreas han acogido esta iniciativa de la OACI que entró en vigor el 1 de enero de 2019.

2. ANÁLISIS

2.1 Seguimiento, notificación y verificación:

2.1.1 En el marco del CORSIA, el Estado debe efectuar un seguimiento y mantener un enorme inventario del consumo de combustible de las operaciones en las rutas internacionales. Sin embargo, en este contexto hay limitaciones que incluyen, entre otras, la ausencia de capacidades para archivar y gestionar datos, aplicar procedimientos de control de calidad y usar metodologías para la evaluación de las incertidumbres que encierran dichos datos. En vista de los desafíos que plantea la gestión del enorme volumen de datos, los requisitos de notificación en el marco del CORSIA deben incorporar también la flexibilidad suficiente para hacer posible su implementación.

2.1.2 Más aún, para el periodo de 2021 al 2029, se aplicaría un enfoque 100% sectorial lo que significa que el cálculo de los requisitos de compensación se basaría únicamente en el índice de crecimiento medio mundial en un año determinado. Esto tendrá repercusiones significativas para los explotadores de líneas aéreas con una pequeña participación en el crecimiento de las emisiones mundiales, en particular para las líneas aéreas de los Estados en desarrollo. Por lo tanto, queda claro que es preciso dar incentivos a estos explotadores de Estados en desarrollo y al mismo tiempo calcular sus necesidades de compensación.

2.1.3 La identificación de los requisitos del CORSIA para calificar explotadores no regulares es un desafío enorme. En un Estado como la India, hay muchos explotadores de aviones no regulares que realizan vuelos en rutas internacionales. Dada la incertidumbre de las operaciones en las rutas internacionales, el valor del umbral puede sobrepasarse en cualquier momento, lo cual dificulta el seguimiento de estos explotadores.

2.2 Criterios de unidades de emisión (EUC):

2.2.1 El Plan de compensación de carbono para la aviación (CORSIA) de la OACI limita las emisiones de la aviación internacional a su nivel de 2020 y requiere que los explotadores de aviones compensen mediante medidas técnicas y operacionales las emisiones cuya reducción no pueden gestionar. Específicamente, los transportistas aéreos utilizarán el CORSIA para compensar las emisiones que sobrepasan el punto de referencia establecido para las emisiones medias en 2019 y 2020. La compensación consiste en pagar por la mitigación de emisiones en otro lugar del mundo, lo cual constituye una opción atractiva ya que permite reducir las emisiones a un precio más bajo.

2.2.2 En el marco del CORSIA, los explotadores de aviones tienen que compensar el crecimiento de sus emisiones comprando o cancelando unidades de carbono. Sin embargo, la OACI tiene todavía que finalizar el tipo de unidades de compensación de carbono que será admisible en el marco de este plan. No obstante, se supone que cualquier restricción relativa al tipo o al año en que se lograron las compensaciones admisibles puede reducir su disponibilidad y aumentar el costo de tales unidades en el mercado. En última instancia, esto aumentaría el costo del cumplimiento de los requisitos del CORSIA.

2.2.3 Actualmente, hay cerca de dos mil millones de compensaciones de carbono en circulación producidas por el Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) de las Naciones Unidas. Si se permite que estos proyectos del MDL se utilicen para compensación dentro de este plan, su volumen sobrepasaría considerablemente la demanda de compensaciones de los explotadores de aeronaves. Por otra parte, restringir la cantidad de unidades MDL admisibles en el marco del CORSIA únicamente a aquellas de elevada integridad medioambiental, limitaría drásticamente la oferta de compensaciones.

2.3 Desafíos comerciales, jurídicos y normativos:

2.3.1 La ausencia de orientación jurídica para aplicar los SARPS del CORSIA representará un riesgo para los encargados de la reglamentación que podrían considerar a un propietario de aeronaves responsable de no cumplir con el CORSIA, sin que esté claro qué medida iniciaría el Estado contratante en contra de un explotador de aeronaves moroso, si no se cancelan las unidades pertinentes conforme a los requisitos de compensación. Asimismo, puede haber consecuencias jurídicas y financieras si un explotador no cancela una cantidad suficiente de unidades de compensación de emisiones admisibles para cubrir las obligaciones que tiene después de una declaración de insolvencia.

2.3.2 Uno de los desafíos del cumplimiento del CORSIA es establecer quién es responsable del cumplimiento en el marco del plan cuando no se ha identificado al explotador de un vuelo. Si no puede establecerse fácilmente quién es el titular del designador OACI o del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), el cumplimiento del CORSIA recaerá en el propietario de la aeronave identificado en la documentación de matrícula de la aeronave. Si el explotador no presenta un plan de seguimiento de las emisiones y un informe anual de las emisiones, su Estado contratante del CORSIA no podrá identificar al explotador de las actividades de vuelos internacionales de la aeronave o, en consecuencia, a la parte responsable de las emisiones provenientes de tales actividades. Por lo tanto, en tales circunstancias, las obligaciones de cumplimiento del CORSIA se atribuirían automáticamente al propietario de la aeronave. Todo riesgo de este tipo puede agravarse en el caso de arrendadores de aeronaves o inversionistas en transacciones de carteras financieras respaldadas por activos.

2.3.3 Como el CORSIA está todavía en su etapa inicial, muchos de sus elementos se están examinando en la OACI y entre los más importantes están los Criterios de unidades de emisión y los Criterios de sostenibilidad para combustibles aeronáuticos sostenibles. Sin embargo, como las partes en la CMNUCC todavía no han elaborado las reglas contables, la OACI debe asegurarse de que los requisitos del CORSIA coincidan con las reglas de la CMNUCC. Las diferencias entre los países, especialmente aquellos en desarrollo, en cuanto a políticas nacionales, creación de capacidad y estructura, demuestra que únicamente con una política inclusiva y justa de medidas basadas en el mercado para la aviación internacional pueden galvanizarse las iniciativas mundiales y fomentarse la participación