



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA COMO ÚNICA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL MERCADO

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil en nombre de 54 Estados africanos)²

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la perspectiva según la cual el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) constituye la única medida basada en el mercado de carácter mundial para dar respuesta a las emisiones de dióxido de carbono de la aviación internacional. Se detallan los avances alcanzados por los Estados africanos, se definen las dificultades de capacidad e implementación y se destaca la necesidad de contar con mayor cooperación internacional. Además, en la nota se resaltan las preocupaciones que surgen en torno a la introducción de medidas basadas en el mercado de carácter regional que se superponen, lo que podría afectar a la integridad medioambiental, la equidad económica y la cohesión de las medidas mundiales relacionadas con el clima en la aviación internacional.

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

- reafirmar que el CORSIA es la única medida basada en el mercado (MBM) de carácter mundial en el marco de la OACI para dar respuesta a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional;
- solicitar que se eviten las medidas basadas en el mercado duplicadas o unilaterales, especialmente aquellas que suponen un riesgo para el doble cómputo de las emisiones de CO₂ y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;
- fortalecer los programas de apoyo tales como el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA y las iniciativas de asistencia técnica a los Estados en desarrollo que lo necesiten, la industria y otras partes interesadas pertinentes;
- utilizar la información contenida en la presente nota para examinar y enmendar la resolución A41-22 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); y
- exhortar al Consejo a definir con claridad la “metodología/mecanismo” de examen periódico del CORSIA y la función del examen periódico técnico del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP).

¹ Versiones en inglés y francés proporcionadas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudan, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Con sujeción a la asignación presupuestaria de la OACI
<i>Referencias:</i>	• <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300) • Resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI • Resolución A 39-3 de la Asamblea de la OACI • <i>Estados del CORSIA para los pares de Estados del capítulo 3</i>, 1ª, 2ª, 3ª, 4ª y 5ª edición • Examen anual de la IATA 2024 • Informe sobre transporte aéreo de la AFRAA, tercer trimestre de 2024

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En el preámbulo del Convenio de Chicago se reconoce la importancia de la aviación civil internacional para crear y preservar la amistad entre las naciones. En el 39º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la comunidad de la aviación civil internacional adoptó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) como la única medida basada en el mercado de carácter mundial para dar respuesta a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional (resolución A39-3 de la Asamblea).

1.2. Luego de ello, la OACI redactó satisfactoriamente el Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Volumen IV, sobre el CORSIA y el Manual técnico-ambiental conexo. Además, se han elaborado y puesto a disposición de los Estados y de los explotadores de aviones varios elementos para complementar las tres fases de implantación del CORSIA (fase piloto de 2021 a 2023, primera fase de 2024 a 2026 y segunda fase de 2027 a 2035).

1.3. Convenientemente, el Consejo ha llevado a cabo exámenes periódicos del CORSIA cada tres años y ha realizado los ajustes necesarios al plan a fin de tener en cuenta el carácter dinámico de la aviación internacional.

2. ANÁLISIS

2.1. En este momento, se está ejecutando la primera fase (2024-2026) de la implantación del CORSIA. Desde los inicios de la fase piloto (2021-2023), el número de Estados participantes ha crecido sostenidamente, como lo ilustra el análisis de las ediciones publicadas de *Estados del CORSIA para los pares de Estados del capítulo 3*. En la tabla que figura a continuación se muestran estos incrementos a nivel mundial y en el continente africano. Los países africanos que se han postulado voluntariamente para participar en el CORSIA representan el 50 % de los 54 Estados africanos.

Año (desde el 1º de enero del año)	Mundial	% de incremento a nivel mundial	África	% de incremento en África respecto del mundo
2020				
2021	88	Base	17	19 %

2022	107	6 %	20	18 %
2023	115	14 %	21	18 %
2024	126	25 %	25	20 %
2025	129	28 %	27	21 %

2.2. En el anexo de la resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI, que contiene los principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional, se insta a que las medidas no se dupliquen y a que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez.

2.3. Se invitó a la mayoría de los Estados africanos (“alrededor del 50 %” en este momento) a sumarse a la fase piloto y a la primera fase de implantación para que conocieran de primera mano las dificultades y los beneficios de la implantación del plan antes de que se inicien las fases obligatorias. Estos Estados han recibido apoyo en el marco de los talleres regionales de la OACI, además de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de diversos Estados y en el marco de iniciativas de creación de capacidad para la implantación del CORSIA. Esto pone de relieve que se ha aplicado un enfoque colaborativo encomiable en el continente y a nivel mundial, lo que pone de manifiesto la necesidad de que se continúe brindando apoyo, durante la fase de implantación del CORSIA, en particular porque se prevé que, en el marco de este plan, la “compensación” sea aplicable en los próximos años.

2.4. A pesar del robusto marco del CORSIA, los explotadores de aviones también están sujetos a otras medidas basadas en el mercado de carácter regional. Estas medidas regionales imponen directamente a los explotadores de aviones requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) adicionales, junto con obligaciones de compensación. En el caso de los explotadores de aviones de África, muchos de los cuales operan en mercados de aviación que aún están en fase de expansión, esta superposición de requisitos genera distorsiones del mercado, aumenta las cargas administrativas y económicas, y socava la eficacia del CORSIA y la función central de la OACI tal como la contempla el Convenio de Chicago. La introducción de impuestos solidarios mundiales en la aviación podría exacerbar aún más estas dificultades al imponer costos suplementarios a los explotadores de aviones de las regiones en desarrollo, lo que podría desacelerar su crecimiento y reducir su competitividad en el mercado internacional. Mientras tanto, los explotadores de aviones de aquellas regiones que podrían aplicar medidas basadas en el mercado de carácter regional y unilateral están eximidos de los requisitos de compensación del CORSIA siempre que respeten únicamente las medidas correspondientes a su región. De confirmarse, esta práctica puede dar lugar a una competencia desleal entre los explotadores de aviones de Estados en desarrollo y los de otros Estados.

2.5. La aplicación de varias medidas basadas en el mercado de carácter regional obliga a los explotadores de aviones a invertir en mecanismos de cumplimiento, la instrucción del personal, sistemas de notificación actualizados y la contratación de verificadores externos, todos factores que contribuyen al aumento de sus costos operacionales. A su vez, se encarecen los vuelos, se genera una competencia desleal y se empuja potencialmente a las poblaciones de África a optar por modos de transporte menos seguros.

2.6. Debido a la existencia de estas medidas basadas en el mercado de carácter regional, las líneas aéreas africanas han incurrido en costos considerables y en cargas administrativas adicionales, como se ilustra en la tabla a continuación:

Medida basada en el mercado	Estado/Línea aérea de África	Observaciones	Costos
EU ETS	Ethiopian Airlines Kenya Airways Egypt Air, Air Senegal SA	Costos de MRV Costo de compensación	
UK ETS	Ethiopian Airlines	Costos de MRV	

	Kenya Airways Egypt Air	Costo de compensación	
Impuesto solidario mundial <i>Fuente: Informe provisional del Equipo Especial Mundial sobre Impuestos Solidarios de noviembre de 2024</i>	Kenya (copresidente), Senegal, Sierra Leona, Zambia, Djibouti, Somalia, Togo (se sumó en la COP-29), Unión Africana (observador)	Propone un impuesto al billete de viajeras/os frecuentes	9 USD a partir del segundo viaje de una persona y 177 USD para su vigésimo viaje durante el mismo año

2.7. Según el informe anual de la Asociación de Líneas Aéreas Africanas (AFRAA), el sector de aviación africano representó solo el 2,1 % del tráfico mundial en 2024. Sin embargo, según el **Pronóstico de tráfico a largo plazo de la OACI**, se prevé que esta cifra crezca un 4 % por año entre 2018 y 2050.

2.8. Según la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), se prevé que las líneas aéreas africanas alcancen en conjunto beneficios netos después de los impuestos de 100 millones de dólares de los Estados Unidos en 2024; de esta manera, el 2024 se convertiría en el segundo año consecutivo con beneficios tras la pandemia de COVID-19. Sin embargo, esta cifra se traduce en un beneficio de solo 0,90 USD por persona para las líneas aéreas africanas, notablemente por debajo del promedio mundial de 6,14 USD por persona. La IATA observa³ que África, que alberga al 17 % de la población mundial, contribuye con aproximadamente el 2 % de todos los viajes mundiales.

2.9. La sostenibilidad de la aviación es imperativa para el desarrollo socioeconómico del continente africano. La duplicación de medidas basadas en el mercado e impuestos afecta a la sostenibilidad de la aviación al incrementar los costos de las operaciones y supone una doble compensación de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1. Debe sostenerse el espíritu de las resoluciones de la Asamblea de la OACI para que no se impongan más medidas unilaterales a los Estados más allá de las acordadas multilateralmente en el seno de la OACI. Los Estados y la industria del continente africano enfrentan numerosas dificultades, tales como deficiencias en la infraestructura, altos costos operacionales y limitaciones de conectividad, lo que repercute en su rentabilidad y su participación de mercado. Si bien los Estados africanos continúan participando de manera activa en el CORSIA y se benefician de las iniciativas de creación de capacidad, sigue existiendo preocupación en torno a su diseño y sus consecuencias económicas. Los exámenes venideros del CORSIA constituyen una oportunidad para dar respuesta a estos problemas y mejorar la armonización con el Acuerdo de París. Es posible que se necesite una definición más clara y amplia de la “metodología/mecanismo” de examen periódico del CORSIA y de la función del examen periódico técnico del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP).

3.2. Los Estados africanos reafirman su compromiso con el CORSIA, adoptado por la OACI como la única medida basada en el mercado de carácter mundial para dar respuesta a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Asimismo, exhortan a la Asamblea a que ponga fin a cualquier posible medida basada en el mercado o impuesto de carácter regional que suponga una duplicación y a que defienda el liderazgo de la OACI en la sostenibilidad ambiental de la aviación.

— FIN —

³ https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-07-02-02/?utm_source=chatgpt.com