



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

MEJORA DE LA GOBERNANZA MUNDIAL DE LA AVIACIÓN: PAPEL DE LA OACI EN LA ARMONIZACIÓN DEL CORSIA PARA LAS TRANSICIONES CORPORATIVAS

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota se destacan las incertidumbres de reglamentación que existen en el marco del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) en el contexto de las reestructuraciones corporativas, como fusiones y adquisiciones, de los explotadores de aviones.

Más concretamente, existe una falta de claridad en cuanto a las emisiones de referencia para las fusiones relacionadas con los nuevos participantes y los ya existentes, así como para las escisiones o divisiones corporativas en el contexto de las líneas aéreas que anteriormente operaban en el marco de una sola estructura corporativa. Esta ambigüedad presenta el riesgo de que las obligaciones de compensación se apliquen de forma incoherente entre los Estados a partir de 2033. Por lo tanto, la India propone un conjunto de recomendaciones para mejorar la transparencia y la certidumbre de la reglamentación.

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

- encargar al Consejo que redacte orientaciones detalladas que abarquen la contabilidad de las emisiones en situaciones hipotéticas de fusiones, escisiones o divisiones y adquisiciones, como se sugiere en la sección 4 de la presente nota;
- solicitar a la OACI que organice sesiones de instrucción y talleres especializados sobre la contabilidad de las emisiones durante las fusiones, escisiones o divisiones. Estos programas deberían incluir a todos los Estados, y contar con mecanismos de apoyo adicionales para los países en desarrollo;
- pedir a la OACI que actualice las guías prácticas y los documentos de orientación sobre la implementación para proporcionar procedimientos detallados uniformes a las autoridades y los explotadores nacionales; y
- animar a los Estados miembros a compartir estudios de casos anónimos y soluciones a las dificultades de implementación relacionadas con los casos de transición corporativa en el marco del CORSIA.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Anexo 16 — <i>Protección del medioambiente</i> A41-22: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2016 la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó la resolución A39-3, en virtud de la cual se decidió implementar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) destinado a resolver la cuestión de las emisiones de carbono de la aviación internacional. Ese marco incluye el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) como uno de los instrumentos principales, junto con otras medidas como los avances en la tecnología de aeronaves, la optimización de la eficacia operacional y la puesta en mercado de los combustibles de aviación sostenibles (SAF). Juntas, estas iniciativas contribuyen a la consecución de los objetivos ambientales mundiales a los que aspira la OACI.

1.2 En el párrafo 17 de la resolución A41-22 de la Asamblea de la OACI se reafirma el compromiso de la Organización de mejorar la efectividad del CORSIA. Se enfatiza la necesidad de considerar mejoras del plan que se alineen con los objetivos del Acuerdo de París, especialmente con sus metas de descarbonización a largo plazo. Además, se aboga por actualizaciones periódicas del diseño del plan para fomentar una implementación más efectiva, reducir las distorsiones del mercado y reflejar la evolución de las mejores prácticas, particularmente en relación con los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV).

1.3 La OACI sigue fomentando las mejoras de los elementos de diseño del CORSIA en aras de la uniformidad, la transparencia y la adaptabilidad en todos los Estados participantes. Estas mejoras son fundamentales para armonizar la implementación a nivel mundial y para que el plan siga respondiendo a los riesgos emergentes y a las medidas de mitigación innovadoras. Un marco de reglamentación coherente refuerza la capacidad de la comunidad internacional para responder colectivamente a los problemas ambientales.

1.4 También en virtud de la resolución A41-22, la OACI insta a los Estados miembros a defender los principios que promueven la participación equitativa en el CORSIA, lo cual implica la incorporación de mecanismos de salvaguardia que permitan que todos los Estados participen de manera sostenible, y que se ponga especial énfasis en atender los intereses y las capacidades de los países en desarrollo, dando lugar a un enfoque mundial más inclusivo y equilibrado.

1.5 El Grupo de Trabajo 4 (GT4) del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI desempeña un papel técnico clave en el apoyo al CORSIA por medio del mantenimiento y la actualización de sus normas, herramientas y procedimientos. Sin embargo, el alcance y la priorización del trabajo del GT4 los determina el CAEP, que recibe dirección estratégica y orientaciones de política del Consejo de la OACI. Esto sirve para que toda tarea nueva asignada al GT4 se alinee con los objetivos ambientales más amplios de la OACI y con los compromisos de descarbonización de la aviación internacional.

1.6 En esta nota se establece la necesidad apremiante de orientación adicional sobre procedimientos en el marco del CORSIA, particularmente con respecto al tratamiento de cambios corporativos complejos como fusiones, escisiones, divisiones y adquisiciones. El fortalecimiento de los mecanismos de salvaguardias para tales situaciones hipotéticas es esencial para mantener la transparencia y la coherencia en la contabilidad de las emisiones y las obligaciones de compensación.

2. IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA CON RESPECTO A AIR INDIA DESPUÉS DE LA FUSIÓN CON VISTARA

2.1 Air India ha estado sujeta a los requisitos de cumplimiento del CORSIA desde 2019. Por el contrario, Vistara obtuvo la condición de "nuevo participante" en el CORSIA después de superar el umbral de 10 000 toneladas de emisiones internacionales de CO₂ durante el mismo año.

2.2 El 12 de noviembre de 2024 el Grupo Air India finalizó la integración operacional y jurídica de Air India y Vistara, creando así una única compañía aérea con servicios completos. Este hito representa un punto crucial en el proceso de transformación corporativa de Air India tras su privatización. En particular, esta consolidación se produjo poco después de la fusión de las dos líneas aéreas de bajo coste del Grupo —Air India Express y AIX Connect (anteriormente conocida como Air Asia India)—, que se completó el 1 de octubre de 2024.

2.3 Durante el período de transición Vistara comunicó de forma independiente sus datos de emisiones internacionales de CO₂ en el marco del CORSIA hasta noviembre de 2024. Después de la fusión, Air India asumió la responsabilidad de comunicar las emisiones combinadas de ambas líneas aéreas correspondientes a los dos últimos meses del año bajo una sola estructura operacional. Esta situación hipotética pone de relieve las complejidades operacionales que supone el seguimiento de las emisiones durante los períodos de transición estructural.

3. AMBIGÜEDAD EN EL CÁLCULO DE LAS OBLIGACIONES DE COMPENSACIÓN TRAS UNA FUSIÓN, ESCISIÓN O DIVISIÓN

3.1 Las orientaciones relativas al cálculo de las obligaciones de compensación en el contexto de una reestructuración corporativa, como las fusiones, escisiones, adquisiciones o divisiones, se abordan brevemente en el párrafo 2.2.2.9 del Anexo 16 de la OACI, Volumen IV, y se desarrollan con más detalle en el párrafo 4.3.2 del *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501) de la OACI.

3.2 En el *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501) de la OACI se afirma lo siguiente: "En los casos en que se produzca una adquisición completa de un explotador de aviones o una fusión completa de dos o más explotadores de aviones, las emisiones de CO₂ de referencia del explotador de aviones resultante durante el período 2019-2020 deberían ser equivalentes a la suma de las emisiones de referencia de CO₂ del período 2019-2020 que se habían atribuido a las entidades adquiridas o fusionadas.

3.3 Brechas en caso de participantes mixtos o escisiones o divisiones corporativas: A pesar de las orientaciones proporcionadas con respecto a fusiones o adquisiciones completas, existe una evidente falta de claridad en relación con:

- El establecimiento de emisiones de referencia para situaciones relacionadas con la fusión de un explotador participante en el CORSIA y un nuevo participante.
- El tratamiento de los explotadores de líneas aéreas que anteriormente funcionaban en el marco de una estructura matriz-filial, pero que luego fueron objeto de una escisión o una división corporativa.

3.4 La ausencia de instrucciones integrales para resolver situaciones tan complejas puede dar lugar a incoherencias e incertidumbre entre los Estados con respecto al cálculo de las obligaciones de compensación, especialmente cuando estas se ven afectadas por los factores de crecimiento individuales a partir de 2033. Sin unas reglas claramente definidas, las diferentes interpretaciones pueden socavar la aplicación uniforme del plan.

4. SUGERENCIAS DE LA INDIA

4.1 Elaboración de orientaciones integrales para los Estados sobre la reestructuración corporativa de los explotadores de líneas aéreas en el contexto del cumplimiento del CORSIA

4.1.1 La OACI debería dar prioridad a la elaboración de orientaciones detalladas sobre el cálculo de las obligaciones de compensación en el contexto de la reestructuración corporativa. Unas disposiciones específicas deberían abarcar:

- Fusiones en las que participen explotadores establecidos y nuevos en el marco del CORSIA.
- Escisiones o divisiones corporativas, como resultado de lo cual las actividades operacionales previamente notificadas en el marco de una estructura corporativa única se dividen entre dos o más entidades.
- Aclaración sobre el nuevo cálculo de la base de referencia para los explotadores fusionados o reestructurados teniendo en cuenta sus trayectorias individuales de crecimiento de las emisiones.

4.1.2 Esas orientaciones aumentarán la transparencia, reducirán las discrepancias en la implementación entre los Estados y contribuirán a mantener la integridad ambiental del plan.

4.2 **Inclusión de mecanismos de salvaguardia**

4.2.1 Se recomienda que la OACI considere la posibilidad de integrar mecanismos de salvaguardia flexibles en el diseño del CORSIA para tener en cuenta las transiciones operacionales imprevistas, como las fusiones, escisiones, adquisiciones, reestructuraciones, divisiones o cese de operaciones. Estos mecanismos deberían:

- Facilitar el cumplimiento ininterrumpido por medio de procedimientos contables transitorios.
- Evitar sanciones involuntarias o la duplicación de obligaciones para los explotadores que experimentan cambios estructurales.
- Garantizar la colaboración continua y la participación equitativa de los explotadores, especialmente de los países en desarrollo.

4.3 **Mejora de la creación de capacidad y el intercambio de mejores prácticas**

4.3.1 La OACI debería facilitar la organización de talleres de creación de capacidad y los intercambios técnicos entre los Estados miembros y los explotadores para compartir las mejores prácticas sobre la gestión de la notificación de emisiones en casos de fusiones, escisiones, adquisiciones y divisiones. Un mayor intercambio de conocimientos puede agilizar el cumplimiento y contribuir a la coherencia de la interpretación y aplicación de las disposiciones del CORSIA a nivel mundial.