



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

LA CUESTIÓN DE LOS COSTOS DEL CORSIA

(Nota de estudio presentada por Pakistán)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se destaca la necesidad de tratar la cuestión del costo de implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), en particular para los Estados en desarrollo. Tras el 41º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se revisó la base de referencia del CORSIA, que según previsiones producirá el primer factor de crecimiento sectorial (SGF) positivo para 2024 que impondrá obligaciones de compensación a los explotadores de aviones. Estas obligaciones conllevan costos adicionales, principalmente en razón de la adquisición de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) y unidades de emisión admisibles en el CORSIA (EEU).

Es de suponer que los Estados en desarrollo, donde la aviación es un facilitador vital del desarrollo socioeconómico, enfrenten costos desproporcionadamente más altos relacionados con el cumplimiento. Esto se debe tanto al limitado tipo de materias primas aceptadas para los CEF como a la reducida gama de unidades de compensación admisibles según los criterios actuales que las rigen. Además, las barreras técnicas y económicas a la certificación y producción de combustibles sostenibles desalientan la participación de los productores de estas regiones. Estas dificultades pueden limitar la contribución de los Estados en desarrollo a los objetivos climáticos mundiales.

Para que la acción climática en el marco del CORSIA sea eficaz e integradora, se insta a la OACI a reexaminar y ampliar sus criterios tanto para los CEF como para las EEU.

Al salvar las barreras de costos, la OACI puede reforzar la integridad y equidad del CORSIA, lograr una participación internacional más amplia y contribuir al desarrollo sostenible de la aviación en las economías emergentes.

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

- pedir a la OACI que reexamine los criterios de los CEF para aceptar más materias primas y reducir las barreras de entrada que enfrentan los productores de los Estados en desarrollo;
- pedir a la OACI que reexamine y amplíe la lista de EEU del CORSIA y las posibles compensaciones en virtud del mecanismo del artículo 6.4 del Acuerdo de París; y
- adoptar todas las medidas posibles para reducir el costo de implementación del CORSIA para los Estados en desarrollo y sus explotadores de aeronaves.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *La aviación es sostenible en términos medioambientales.*

<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La primera fase del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) está actualmente en marcha. En una decisión adoptada durante el 41º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los Estados miembros acordaron revisar la base de referencia utilizada para calcular las obligaciones de compensación en virtud del plan para lograr que el plan tuviera un impacto significativo sobre la gestión de las emisiones de la aviación.

1.2 La aplicación de esta base de referencia revisada supone un costo desproporcionado para los Estados en desarrollo que puede afectar la competitividad y la conectividad de sus respectivos sectores de la aviación. Se prevé que la base de referencia ajustada produzca el primer factor de crecimiento sectorial (SGF) positivo para 2024, lo que significa que los explotadores de aviones que estén sujetos a los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) y que hayan operado rutas entre Estados que participan voluntariamente en el CORSIA estarán obligados a compensar emisiones.

1.3 Los requisitos de compensación conllevarán costos adicionales para los explotadores, específicamente para adquirir combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) y unidades de emisión admisibles en el CORSIA (EEU) para reducir y compensar las emisiones, respectivamente.

1.4 Es probable que los Estados en desarrollo deban hacer un esfuerzo relativamente mayor, ya que la aviación es un factor clave del crecimiento económico y los explotadores a menudo trabajan con márgenes de beneficio estrechos.

1.5 Se pide a la OACI que amplíe los criterios de los CEF y las EEU a fin de maximizar las opciones de reducción de costos para los explotadores de aviones en los Estados en desarrollo, sin menoscabo de sus ambiciones de acción climática.

2. ANÁLISIS

2.1 Uno de los problemas que plantean los CEF es el número limitado de materias primas aceptadas por los criterios de admisibilidad de combustibles en el CORSIA. Esto reduce la disponibilidad de CEF, ya que muchas materias primas posibles que existen en los Estados en desarrollo no se ajustan a los criterios actuales. Dados los ya elevados costos asociados a los CEF, este enfoque supone un costo adicional para los explotadores de aviones que intentan reducir sus obligaciones de compensación en virtud del CORSIA.

2.2 Otra preocupación es que las complejidades técnicas de la certificación de sostenibilidad y la evaluación del ciclo de vida de los CEF disuaden a los productores de los países en desarrollo. Además, debido a la elevada inversión necesaria para establecer la producción de CEF, este enfoque de la OACI disminuye las posibles contribuciones que pueden hacer los Estados en desarrollo, incluso cuando disponen de materias primas en cantidades abundantes.

2.3 Con respecto a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA, la OACI ha adoptado un enfoque restrictivo que constriñe la gama de compensaciones que calificarían como admisibles. Aunque

es comprensible que se haga hincapié en evitar la doble contabilización, es necesario reexaminar el proceso actual e incluir compensaciones adicionales. En términos más específicos, la OACI podría aprovechar las disposiciones del mecanismo del artículo 6.4 del Acuerdo de París, que está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, en particular los proyectos en el marco de dicho artículo. Dado que las Naciones Unidas reconocerán estos proyectos como aceptables, la OACI puede considerar incluirlos como unidades de emisión admisibles en el CORSIA para ayudar a ampliar la oferta de compensaciones.

2.4 A la luz de las razones expuestas, se alienta a la OACI a trabajar de manera proactiva con miras a reducir el costo para los explotadores de aviones de los países en desarrollo, para cumplir así con sus compromisos climáticos y, al mismo tiempo, contribuir al desarrollo sostenible de la aviación en esos Estados.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Se insta a la OACI a reexaminar sus criterios de admisibilidad de CEF y unidades de emisión con el fin de reducir los costos para los Estados en desarrollo y coadyuvar al crecimiento esencial de la aviación a la vez que cumple sus objetivos de acción climática. La ampliación de los criterios de admisibilidad no solo mejorará la rentabilidad, sino que también contribuirá a que la acción climática se lleve a cabo en consonancia con el principio de la OACI de que Ningún País se Queda Atrás.

— FIN —