



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

OPINIONES DE LOS AUTORES SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN ACTUAL Y FUTURA DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA)

(Nota de estudio presentada por la Organización Árabe de Aviación Civil en nombre de 21 Estados árabes)¹

RESUMEN

En esta nota de estudio se recogen las opiniones de los Estados miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC) sobre la implementación actual y futura del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), y se reafirma el papel de este plan como la única medida mundial basada en el mercado para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Se destaca la participación de la región en la fase piloto y la fase primera del CORSIA, sus contribuciones a los órganos medioambientales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las actividades dirigidas a construir marcos regulatorios nacionales y crear capacidad técnica. Se expresan preocupaciones sobre nuevas medidas de mercado unilaterales o regionales y propuestas de impuestos a la aviación internacional fuera del marco de la OACI, lo que conlleva riesgos de fragmentación regulatoria, doble contabilización de las unidades de emisión admisibles y más esfuerzo para los explotadores de servicios aéreos. Se hace hincapié en la necesidad de contar con una oferta estable de unidades de emisión admisibles en el CORSIA de calidad y se hace un llamamiento a agilizar el otorgamiento de las cartas de autorización y los ajustes correspondientes.

Además, los autores de esta nota de estudio expresan una gran inquietud ante cualquier obligación más allá del alcance establecido del CORSIA, en particular las propuestas de aplicar impuestos al sector de la aviación para financiar proyectos de mitigación y adaptación en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. También expresan su preocupación ante la proliferación de llamados y nuevas coaliciones que abogan por un gravamen mundial al carbono de la aviación o régimen tributario para las iniciativas de financiamiento climático y mecanismos de financiamiento. Tales medidas están fuera del marco acordado por la OACI y su convenio, representan un riesgo de fragmentación de los reglamentos, aumentan los costos del sector, especialmente en esta fase crítica de implementación del CORSIA, y socavan el consenso mundial esencial para una efectiva reducción de las emisiones de la aviación.

Para lograr una implementación efectiva, se aboga por más creación de capacidad, exámenes periódicos del CORSIA y el fortalecimiento de la cooperación internacional. Se proponen medidas para reafirmar el papel central del CORSIA, resolver las dificultades de oferta y promover la armonización con los

¹ Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez, Yemen.

objetivos de la OACI. Se recomienda un nuevo curso de acción para monitorear la evolución de los reglamentos y que los Estados comprometan su participación con miras a una implementación armonizada para así que el CORSIA siga siendo el mecanismo unificado y eficaz para las emisiones de la aviación internacional.

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

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio;
- b) reafirmar que el CORSIA es y seguirá siendo la única medida mundial basada en el mercado establecida para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, ya que brinda no solo un mecanismo de compensación unificado, sino también un sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) normalizado a nivel mundial. Este enfoque unificado es esencial para evitar la aparición de medidas de mercado unilaterales o regionales y que las emisiones de la aviación internacional se midan y contabilicen una sola vez;
- c) reconocer las serias preocupaciones expresadas en relación con cualquier obligación que vaya más allá del ámbito de aplicación del CORSIA, en particular aquellas relacionadas con la propuesta de aplicar impuestos al sector de la aviación internacional para financiar proyectos de mitigación y adaptación en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, así como los llamamientos a imponer un gravamen mundial al carbono de la aviación o un régimen tributario para iniciativas de financiamiento climático o mecanismos de financiamiento;
- d) instar a los Estados miembros a que aceleren el otorgamiento de cartas de autorización por parte de las autoridades nacionales competentes, así como la aplicación de los ajustes correspondientes de las unidades de emisión admisibles en el CORSIA aprobadas, para mantener una oferta adecuada de créditos de emisiones;
- e) instar a la OACI a que siga proporcionando oportunidades de creación de capacidad y asistencia técnica según las necesidades de las diferentes regiones y Estados miembros de la OACI y su estado de preparación para lograr una implementación efectiva y evitar la fatiga regulatoria. Debería ampliarse el programa de creación de capacidad, en particular para los Estados en desarrollo con asistencia técnica para la vigilancia, notificación y verificación (MRV), la contabilidad de las emisiones y la formulación de reglamentos en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-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>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto regular de la OACI de 2026-2028 y/o contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> Resolución A41-22 de la Asamblea de la OACI

1. INTRODUCCIÓN: CONTRIBUCIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OACI A LA LABOR DE PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE DE LA OACI

1.1 Los autores de esta nota de estudio agradecen el liderazgo y compromiso del sector de la aviación para hacer frente a las emisiones de CO₂ y el cambio climático. Desde que la 39ª Asamblea adoptó el acuerdo histórico para la primera medida mundial basada en el mercado en 2016, la participación de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los transportistas aéreos internacionales y las partes interesadas pertinentes ha sido extraordinaria.

1.2 En consonancia con el compromiso de los Estados miembros de la OACI, los Estados miembros de la Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC) han trazado un camino para la cooperación a fin de dar respuesta a los impactos medioambientales de la aviación internacional. Los Estados miembros de la OAAC desempeñaron un papel activo y colaboraron a nivel internacional para llegar a un consenso en torno al Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) como única medida mundial basada en el mercado.

1.3 La región de la OAAC ha participado de manera efectiva en los comités medioambientales de la OACI, incluso ha ocupado posiciones de liderazgo, y cinco Estados de la OAAC (Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Omán y Qatar) también han hecho contribuciones al Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI en su condición de miembros, mientras que Egipto y los Emiratos Árabes Unidos ocuparon consecutivamente la vicepresidencia del CAEP durante el ciclo anterior y el actual, junto con la OAAC en calidad de organismo observador en el CAEP, a fin de articular análisis en respaldo a los procesos de formulación de recomendaciones del comité. Además, Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos y Qatar vienen contribuyendo al logro de los objetivos de la OACI con su participación en el Órgano Técnico Asesor (TAB) de la OACI, en el que Qatar se desempeña como vicepresidente para el ciclo actual, y Arabia Saudita copresidió el Grupo Especial para el Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG-TG) del CAEP. Por otra parte, Qatar es un Estado donante del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, y el Representante de los Emiratos Árabes Unidos en el Consejo ha sido elegido vicepresidente del Comité de Clima y Medioambiente (CEC) del Consejo de la OACI.

1.4 Siete Estados miembros de la OAAC (Arabia Saudita, Comoras, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Mauritania, Omán y Qatar) participaron voluntariamente en la fase piloto (2021-2023) y/o la primera fase (2024-2026) del CORSIA.

1.5 Dieciséis Estados miembros de la OAAC han presentado su lista de explotadores de aviones atribuidos a sus respectivos Estados para la implementación del CORSIA en 2025, conforme al documento "CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions" (Atribuciones de explotadores de aviones a Estados en el marco del CORSIA). Además, los principales explotadores de aviones han cumplido los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV).

1.6 La mayoría de los Estados miembros de la OAAC han adoptado medidas importantes para la implementación efectiva del CORSIA, como la elaboración de marcos reglamentarios nacionales, la realización de actividades de MRV y la organización de talleres técnicos. Además, la OAAC ha facilitado aún más la implementación regional armonizada y el intercambio de conocimientos, de acuerdo con las orientaciones de la OACI.

2. UNA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL MERCADO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

2.1 Es importante subrayar que el CORSIA es la única medida basada en el mercado acordada a nivel mundial y diseñada específicamente para dar respuesta a las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional.

2.2 Las medidas de mercado regionales o unilaterales pueden socavar los esfuerzos mundiales al crear fragmentación, generar el riesgo de la doble contabilización de las unidades de emisión admisibles y debilitar la implementación coherente y eficaz del marco normalizado de vigilancia, notificación y verificación (MRV) y compensación del CORSIA.

2.3 Desde la 39ª Asamblea se han logrado avances importantes en la implementación del CORSIA, incluida la adopción de SARPS, procesos de MRV y compensación, notificación de emisiones y asistencia técnica. Sin embargo, las medidas de mercado fragmentadas amenazan la integridad del CORSIA, al agregar más esfuerzo económico, administrativo y operacional a los explotadores, poner en

peligro el marco mundial acordado y obstruir el progreso hacia el objetivo ambicioso a largo plazo de cero emisiones netas de la aviación.

2.4 Los autores expresan su gran preocupación ante cualquier obligación más allá del alcance establecido en el CORSIA, en particular las propuestas de aplicar impuestos al sector de la aviación para financiar proyectos de mitigación y adaptación en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). También expresan su inquietud por la proliferación de llamamientos y nuevas coaliciones que abogan en favor de un impuesto mundial al carbono de la aviación o un régimen tributario para iniciativas de financiamiento climático y mecanismos de financiamiento. Tales medidas no se corresponden con marco acordado por la OACI y su convenio, representan un riesgo de fragmentación de los reglamentos, aumentan los costos para el sector, especialmente en esta fase crítica de implementación del CORSIA, y socavan el consenso mundial esencial para una efectiva reducción de las emisiones de la aviación.

3. PROTEGER LA OFERTA DE UNIDADES DE EMISIÓN ADMISIBLES EN EL CORSIA PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN

3.1 Es esencial contar con unidades de emisión admisibles en el CORSIA que sean de alta calidad y verificables para lograr los objetivos de reducción de CO₂ del plan, ya que proporcionan a las aerolíneas compensaciones creíbles que producen beneficios medioambientales reales y mensurables.

3.2 En el mercado actual hay una escasez considerable de unidades de emisión admisibles en el CORSIA, lo que crea una brecha entre la oferta y la demanda que pone en riesgo la capacidad de los explotadores para cumplir con las obligaciones de compensación y puede causar inestabilidad de precios y mayores costos. Para hacer frente a este problema, es necesario acelerar el otorgamiento y aprobación de las cartas de autorización y la aplicación de los ajustes correspondientes, y también incorporar estas preocupaciones en el próximo examen periódico del CORSIA. Es vital adoptar un enfoque coordinado para estabilizar el mercado, gestionar la volatilidad de los precios, mantener la flexibilidad de acceso a las unidades para los explotadores de servicios aéreos y contribuir a la implementación real y sostenible del CORSIA.

4. MEJORAR LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL CORSIA

4.1 La creación de capacidad cumple la función esencial de contribuir a la correcta implementación del CORSIA y otros objetivos climáticos, en particular para los Estados en desarrollo, a través de instrucción específica sobre MRV, seguimiento de las emisiones y elaboración de reglamentos en el marco del programa ACT-CORSIA.

4.2 Conforme a lo estipulado en la resolución A41-22 de la Asamblea, el CORSIA debería someterse a exámenes periódicos, transparentes e inclusivos para que se adapte a los cambios de las circunstancias, mejore la implementación y conserve su pertinencia. Estos exámenes deberían considerar el impacto de los cambios regulatorios externos y proponer ajustes para salvaguardar la integridad del plan.

4.3 Deberían fomentarse el diálogo y la cooperación entre los Estados, las partes interesadas del sector y las organizaciones internacionales a través de plataformas como el ACT-CORSIA y otros medios para generar consenso en torno al rumbo futuro de la política climática de la aviación, convocando grupos expertos, organizando talleres y celebrando foros para compartir las mejores prácticas y alinear esfuerzos.