



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

NUEVAS MEJORAS DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) Y DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ALTERNATIVOS SAF Y LCAF ADMISIBLES EN CORSIA

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

Los principales instrumentos para cumplir con las obligaciones en virtud del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) son el uso de unidades de emisión y el combustible de aviación admisible en CORSIA. El Consejo, con la ayuda de los órganos consultivos, fija los requisitos de las unidades de emisión y el combustible de aviación y estipula las listas de unidades de emisión admisibles y de los fabricantes de combustible. Sin embargo, no se han determinado los procedimientos y plazos para esa labor, lo que puede entrañar el riesgo de que se revisen con demasiada frecuencia los criterios, las normas y los requisitos y se impida su aplicación oportuna.

Hay una serie de obstáculos para el uso de combustible de aviación conforme a CORSIA: en primer lugar, actualmente no es posible certificar a los fabricantes de combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y, en segundo lugar, las posibilidades de certificación pueden verse limitadas debido a decisiones motivadas políticamente en el contexto de los sistemas de certificación de sostenibilidad homologados que rechazan las solicitudes de los fabricantes de combustible de determinados países.

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

- solicitar al Consejo que incorpore en el documento "Marco de admisibilidad en el CORSIA y requisitos para los mecanismos de certificación de la sostenibilidad" un requisito que obligue a dichos sistemas de certificación de sostenibilidad a examinar las solicitudes de certificación de los productores de combustible de todos los países sin excepción;
- pedir al Consejo que considere la posibilidad de aceptar que los organismos nacionales de certificación ratifiquen que los fabricantes de LCAF cumplen los criterios de sostenibilidad para los combustibles de aviación admisibles en CORSIA hasta que se den las condiciones suficientes para el pleno funcionamiento de los sistemas de certificación de la sostenibilidad en este ámbito;
- solicitar al Consejo que, al decidir sobre la actualización del Volumen IV del Anexo 16 o los documentos de la OACI relativos al CORSIA mencionados en dicho volumen, los actualice con una frecuencia mínima de tres años; y
- alentar a los Estados a que, con la participación activa de la OACI, apliquen medidas que favorezcan la ejecución de proyectos climáticos internacionales y nacionales en el ámbito de la aviación.

*Objetivos
estratégicos:*

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

¹ La versión en ruso fue proporcionada por la Federación de Rusia

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las medidas propuestas no requerirán de recursos financieros adicionales.
<i>Referencias:</i>	Anexo 16 del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Protección del medio ambiente</i>, Volumen IV — <i>Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)</i>, Segunda edición, julio 2023 Resolución A41-22 de la Asamblea de la OACI – <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)</i> Resolución A40-18 de la Asamblea de la OACI – <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En 2018, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó el Volumen IV, *Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*, del Anexo 16 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Protección del Medio Ambiente*. El objetivo de CORSIA es mantener las emisiones de dióxido de carbono de los viajes aéreos internacionales por debajo del 85 % de todas las emisiones de 2019. Para lograr este objetivo, el Plan prevé la compensación de emisiones por encima del nivel de referencia mediante la adquisición de unidades de emisión admisibles y el uso de combustible compatible con CORSIA por parte de las aerolíneas.

1.2. En 2022, la Asamblea adoptó la resolución A41-22, en virtud de la cual el Consejo, con la asistencia del Órgano Técnico Asesor (TAB) y el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), tiene plena autoridad para elaborar y actualizar el Volumen IV del Anexo 16 y los documentos sobre el CORSIA a los que se hace referencia en el Anexo.

1.3. Por recomendación del TAB, el Consejo determinará las unidades de emisión que cumplen los criterios del CORSIA. El Consejo aprueba los criterios para las unidades de emisión del CORSIA y únicamente dicho órgano puede modificarlos, con la contribución técnica del CAEP, teniendo en cuenta las novedades pertinentes en el marco de la CMNUCC y el Acuerdo de París.

1.4. Según la versión actual del documento *CORSIA Eligible Emissions Units* (Unidades de emisión admisibles en el CORSIA), se aprobaron 11 programas de unidades de emisión para el período 2021-2023 y 6 programas para el período 2024-2026.

1.5. El Consejo también determinará los criterios de sostenibilidad para los combustibles de aviación conformes con CORSIA, determinará los principios y requisitos de aplicabilidad para los sistemas de certificación de la sostenibilidad que certifican a los fabricantes de dichos combustibles y aprobará dichos sistemas de certificación.

1.6. El uso de combustible de aviación sostenible (SAF) compatible con CORSIA tiene el potencial de reducir significativamente la huella de carbono de los viajes aéreos internacionales. Sin embargo, las tecnologías de producción, la infraestructura y el equipamiento de aviación pertinentes no están suficientemente desarrollados en la actualidad. Además, la base de recursos para la producción de SAF, además de su alto costo, limitan considerablemente las posibilidades de generalizar su uso en un futuro cercano.

1.7. El uso de LCAF compatible con CORSIA producido a partir de combustible mediante tecnologías para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en diferentes etapas del ciclo de vida del combustible puede reducir las emisiones específicas de gases de efecto invernadero en al menos un 10-15 %. Muchos fabricantes de combustibles de aviación creen que las tecnologías de LCAF están lo suficientemente avanzadas y no requieren una inversión notable, de ahí que cabe esperar que se incorporen en un futuro cercano.

1.8. De conformidad con la resolución A41-22 de la Asamblea, a partir de 2022 el Consejo examinará cada tres años la implementación de CORSIA, incluido su impacto en el crecimiento de la aviación internacional, proporcionando una base sólida para que el Consejo considere la necesidad de introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, cuando corresponda, recomiende dichos ajustes a la Asamblea para que tome una decisión.

2. ANÁLISIS

2.1. En el marco de los procedimientos existentes para el funcionamiento del CORSIA y en el contexto de la formulación de normas, requisitos y criterios, la Federación de Rusia llama la atención sobre los riesgos actuales y potenciales de discriminación contra ciertos participantes en el Plan internacional.

2.2. En particular, la revisión frecuente de los requisitos del CORSIA puede hacer imposible su oportuna incorporación en la legislación nacional de los países participantes, obstaculizando así la cooperación internacional en el marco de las normas y procedimientos en vigor.

2.3. Los ajustes frecuentes de la legislación en consonancia con los requisitos actualizados del CORSIA también acarrearán importantes costos administrativos, una cuestión fundamental para los países en desarrollo y sus circunstancias especiales.

2.4. En segundo lugar, la posible actualización frecuente de los documentos de la OACI sobre el CORSIA a los que se hace referencia en el Volumen IV del Anexo 16, por ejemplo, *CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria* (Criterios de admisibilidad de unidades de emisión del CORSIA) y *CORSIA Sustainability Criteria for CORSIA Eligible Fuels* (Criterios de sostenibilidad del CORSIA para combustibles admisibles en el marco del CORSIA), creará unas condiciones de competencia desiguales entre los distintos participantes en el Plan relacionadas con la oferta de los productos y servicios necesarios.

2.5. En algunos países, cuestiones relacionadas con el CORSIA, como la tramitación de unidades de emisión, el funcionamiento de los mercados de carbono y la creación y el desarrollo del mercado de SAF y LCAF, están directamente relacionadas con los parámetros de la política estatal y la legislación nacional: los cambios rápidos en los requisitos y procedimientos pueden provocar que dichos Estados no estén en condiciones de cumplir con los requisitos del CORSIA de manera oportuna, al verse socavada su ventaja competitiva sobre las entidades participantes privadas y no estatales, que pueden adaptarse rápidamente a los nuevos requisitos.

2.6. El uso de unidades de carbono de los programas climáticos aprobados por el Consejo que no tienen nada que ver con la industria de la aviación conducirá a una pérdida significativa de fondos del sector de la aviación a favor de otros sectores de la economía, fondos que podrían utilizarse para la mejora técnica de las aeronaves y los equipamientos explotados por las compañías aéreas e incrementar el nivel de seguridad operacional de los vuelos. La inadmisibilidad de este cúmulo de eventos fue reconocida en la resolución A40-18 de la 40ª período de sesiones de la Asamblea. Además, la resolución A41-22 del 41º período de sesiones de la Asamblea solicita al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisión generadas en programas que benefician a los Estados en desarrollo y alienta a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; A este respecto, se invita a los Estados a que, con la participación activa de la OACI, examinen y apliquen medidas eficaces que estimulen la creación de proyectos climáticos internacionales y nacionales relacionados con la aviación, impulsando así su competitividad frente a otros proyectos no relacionados con la

aviación. En concreto, dichos proyectos pueden contemplar planes climáticos que entrañen el uso de equipamientos de aviación para prevenir y combatir incendios forestales.

2.7. A su vez, el logro de los objetivos climáticos fundamentales se ve directamente amenazado por la incapacidad de garantizar el cumplimiento de los requisitos de CORSIA en los plazos previstos. En especial, la revisión frecuente de los requisitos del documento *CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria* (Criterios de admisibilidad de unidades de emisión del CORSIA) y la consiguiente reducción de la lista de unidades incluidas en el documento *CORSIA Eligible Emissions Units* (Unidades de emisión admisibles en el CORSIA) conllevan el riesgo de que la oferta de unidades de emisiones admisibles en el mercado sea insuficiente y que su demanda sea excesiva, lo que no solo puede aumentar significativamente los costos para los explotadores de aeronaves a la hora de cumplir con los requisitos del CORSIA a través de una repercusión considerable sobre los precios, sino que también pone en entredicho la mera posibilidad de cumplir con los requisitos del Plan de satisfacer las obligaciones de compensación.

2.8. Los obstáculos para emplear SAF y LCAF en el CORSIA, debido a las complejidades en su proceso de certificación, también son un motivo importante de preocupación.

2.9. En primer lugar, en las actividades de los sistemas de certificación de la sostenibilidad aprobados en la actualidad, se ha constatado la parcialidad y la dependencia de las opiniones políticas, económicas y otras de ciertos países, sistemas rivales y regiones. En concreto, una de las empresas publicó recientemente un anuncio en su sitio web de internet, señalando que no considerará las solicitudes de certificación SAF de los fabricantes de combustible de dos Estados (más tarde este anuncio fue eliminado).

2.10. En segundo lugar, uno de los principales obstáculos para el uso rentable y a gran escala del combustible de aviación compatible con el CORSIA es la incapacidad actual de certificar a los fabricantes de LCAF: de conformidad con el documento de la OACI “CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes” (Mecanismos aprobados de certificación de la sostenibilidad para el CORSIA), ninguno de los sistemas de certificación de sostenibilidad aprobados está autorizado para certificar a los fabricantes y proveedores de LCAF. Por lo tanto, a pesar de su contribución positiva y potencialmente valiosa para lograr los objetivos de CORSIA y las múltiples oportunidades técnicas que ofrece para expandir su producción, hoy en día no es posible utilizar LCAF para los fines del Plan.