



A42-WP/689
P/52
1/10/25

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 17

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 17 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la plenaria que adopte la resolución 17/1.

Nota.—Una vez retirada esta carátula, insértese esta nota en el lugar correspondiente de la carpeta del informe.

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

17.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo examina el asunto de la protección del medioambiente basándose en los informes del Consejo sobre la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y las propuestas del Consejo de actualizar la resolución A41-22 de la Asamblea, *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) (WP/28). Además, los Estados miembros y observadores presentan 12 notas: WPs 103, 112 Revisión 1, 114, 122, 219, 249, 263, 294, 295, 322, 382 Revisión 1 y 576.

17.2 En la nota WP/28, el Consejo informa sobre los progresos realizados por la OACI desde el 41º período de sesiones de la Asamblea en relación con el CORSIA, incluidas las actualizaciones de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos al CORSIA al igual que otros elementos pertinentes para su implementación y el apoyo para la implementación proporcionado en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, así como el examen periódico del CORSIA correspondiente a 2025, que refleja que la implementación del CORSIA evoluciona bien y de acuerdo a lo previsto cuando se adoptó, en 2016. El Consejo propone además enmiendas a la resolución A41-22 de la Asamblea a la luz de las novedades que se han producido desde la última Asamblea.

17.3 En la nota WP/112, Revisión 1, China presenta su postura con respecto a las medidas relativas a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y a la importancia del enfoque de medidas de mercado (MBM) para lograr la descarbonización de la aviación internacional, en particular el CORSIA. En la nota se propone que la base de referencia del CORSIA ajustada que se adoptó en el 41º período de sesiones de la Asamblea se revise mediante una evaluación periódica que incluya, además de la descripción de las emisiones de la aviación internacional y de la oferta y demanda de compensación, una metodología con un sistema de indicadores acordes con los principios rectores para el diseño y la aplicación de MBM.

17.4 En la nota WP/263, la India expresa su postura con respecto al CORSIA, en particular en lo relativo a la necesidad de elaborar directrices adicionales sobre los procedimientos que han de seguir los Estados con respecto al tratamiento de cambios corporativos complejos para explotadores de aeronaves, como fusiones, escisiones, divisiones y adquisiciones en el contexto del cumplimiento del CORSIA. En la nota se propone incluir mecanismos de salvaguardia para esas situaciones con el fin de mantener la transparencia y la coherencia en cuanto al cómputo de las emisiones y las obligaciones de compensación en el marco del CORSIA de modo de intensificar la creación de capacidad y el intercambio de las mejores prácticas de notificación de emisiones.

17.5 En la nota WP/294, Pakistán presenta su postura con respecto al CORSIA, en particular en cuanto a la aplicación de la base de referencia y sus potenciales consecuencias económicas para los países en desarrollo. En este contexto, en la nota se señala que las obligaciones de compensación del CORSIA conllevan costos adicionales para los explotadores, especialmente para adquirir combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) y unidades de emisión admisibles en el CORSIA (CEEU). En la nota se propone reexaminar y ampliar los criterios de admisibilidad de CEF para incluir materias primas adicionales e incluir en la lista de CEEU las compensaciones generadas en el marco del mecanismo del artículo 6.4 del Acuerdo de París.

17.6 En la nota WP/219, Qatar reconoce la importancia del CORSIA como piedra angular de la política climática mundial para la aviación internacional, en particular en cuanto al rol de los CEF y las CEEU, así como de su implementación efectiva. En la nota también se resalta el papel crucial de los Estados miembros de la OACI en el apoyo a la implementación del CORSIA y se propone una serie de acciones para incrementar la disponibilidad de CEF y CEEU, en particular expedir cartas de autorización (LoA) para las CEEU y evitar el doble cómputo y la doble compensación entre el CORSIA y otros planes.

17.7 En la nota WP/103, los Emiratos Árabes Unidos expresan su apoyo a la implementación continua del CORSIA y destacan la pertinencia de su Registro Central (CCR) para notificar datos del plan, a la vez que mencionan algunas dificultades para gestionar el volumen de datos de las emisiones de CO₂, en particular en el caso de Estados con múltiples explotadores. Para superar esas dificultades, presentan una plataforma digital que será creada por los Emiratos Árabes Unidos, que posibilita la agregación centralizada y notificación de datos de emisiones nacionales, y ofrecen su ayuda a los Estados interesados en implementar plataformas similares.

17.8 En la nota WP/295, la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), en nombre de 21 Estados árabes,¹ presenta las opiniones de sus Estados miembros sobre la implementación actual y futura del CORSIA y reafirma el papel del plan como única medida mundial basada en el mercado (MBM) para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. En la nota se expresan preocupaciones sobre nuevas medidas de mercado unilaterales o regionales y propuestas de impuestos a la aviación como fuente de financiación climática, lo cual afectará la implementación efectiva del CORSIA. Se resalta también la participación de sus Estados miembros en el CORSIA, el rol del programa ACT-CORSIA de la OACI y la necesidad de un enfoque coordinado para mantener una oferta adecuada de CEEU que incluya el otorgamiento de cartas de autorización.

17.9 En la nota WP/122, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados miembros², expresa su apoyo a la implementación continua del CORSIA, un marco robusto que constituye la única MBM mundial para la aviación internacional. Se presenta además el progreso de los Estados miembros de la CAFAC en la implementación del CORSIA y se destaca que el número de Estados de África que participan voluntariamente en el plan ha ido en aumento durante toda la fase piloto y la primera fase de implantación. Se ahonda también en las posibles dificultades que plantearía la existencia de MBM regionales y de otros impuestos y gravámenes, puesto que supondría contar con mecanismos adicionales de vigilancia, notificación y verificación (MRV) u otras superposiciones de requisitos, lo cual podría llevar a una competencia desleal entre explotadores aéreos de países en desarrollo. Se expresa también apoyo a las actividades del ACT-CORSIA y se subraya la necesidad de seguir prestando apoyo a la creación de capacidad en los Estados africanos.

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.

² Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Marruecos, 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, Sudán del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

17.10 En la nota WP/249, Canadá, Costa Rica, Ghana, Guinea Ecuatorial, Japón, Kenya, Papua Nueva Guinea, República de Corea, República Dominicana, Rwanda, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y sus Estados miembros³ y la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros⁴, con el copatrocinio de México, presentan las perspectivas de la Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación (IACAC) y su compromiso con el CORSIA como única MBM mundial para la aviación internacional. Se reconoce además el importante progreso en la implementación del CORSIA desde el 41º período de sesiones de la Asamblea y se alienta a todos los Estados miembros de la OACI a participar en el plan a la mayor brevedad posible. Se subraya también la necesidad de una colaboración efectiva entre las autoridades nacionales pertinentes para el otorgamiento oportuno de las certificaciones del país anfitrión para las CEEU.

17.11 En la nota WP/382, Revisión 1, el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), con el copatrocinio del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), reafirma el apoyo del sector del transporte aéreo al CORSIA, como única MBM mundial para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y expresa la opinión de que deberían evitarse los impuestos y gravámenes. Se reconoce además la importante contribución del programa ACT-CORSIA de la OACI para prestar apoyo a los Estados en su implementación del CORSIA.

17.12 En la nota WP/322, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), con el copatrocinio de la República Dominicana, Malasia y Singapur, reconoce que el CORSIA es un elemento esencial del conjunto de medidas relativas a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y pone de relieve la importancia de que se establezca como única MBM para el sector de la aviación internacional, evitándose así la creación de cualquier MBM unilateral o regional que pudiera generar una duplicación de obligaciones reglamentarias, así como de impuestos o gravámenes que implicarían una carga administrativa y económica adicional para los explotadores de aeronaves. Se alienta a que participen más Estados en el CORSIA para incrementar la cobertura de las emisiones de CO₂ de la aviación del plan y a que se siga implementando con éxito. Por último, se destaca la necesidad de que los países anfitriones otorguen cartas de autorización para incrementar la oferta de CEEU de modo que los explotadores de aeronaves puedan cumplir con sus obligaciones de compensación en el marco del CORSIA sin perder rentabilidad.

17.13 El comité toma nota de la nota WP/451 presentada por la Federación de Rusia, en la que se formulan sugerencias respecto a la implementación del CORSIA; entre ellas, que los organismos nacionales de certificación del cumplimiento acepten la certificación de LCAF y que el Anexo 16, Volumen IV, y documentos afines se actualicen como máximo cada tres años, y en la que también se señalan las dificultades para cumplir los criterios de admisibilidad que experimentan los programas de unidades de emisión cuyas características y parámetros están definidos por leyes nacionales.

³ Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumanía, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.

⁴ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

17.14 El comité toma nota de las notas de información WP/114, en la que Cuba reitera su apoyo al CORSIA y aboga por la continuación del programa ACT-CORSIA de la OACI, y WP/576 de Malasia, sobre la implementación efectiva del CORSIA y la descarbonización de la aviación.

17.14 El comité reconoce los importantes avances logrados, incluida la sólida implementación del CORSIA y sus requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) por parte de los Estados y los explotadores de aeronaves, de conformidad con las normas y métodos recomendados para la implementación del CORSIA que figuran en el Anexo 16, volumen IV, del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y acoge con satisfacción el desarrollo y las actualizaciones oportunas de los elementos de implementación del CORSIA por parte del Consejo, incluidos los combustibles admisibles en el marco del CORSIA, las unidades de emisiones admisibles en el marco del CORSIA y el Registro Central del CORSIA. El comité también acoge con beneplácito el éxito sostenido del Programa ACT-CORSIA de la OACI, con las contribuciones y la participación de los Estados miembros, y pide a los Estados que sigan participando en dicho programa y continúen apoyándolo.

17.15 El comité toma nota de la solicitud de un Estado de elaborar orientaciones de procedimientos adicionales para los Estados en relación con el tratamiento de cambios corporativos complejos por parte de explotadores de aeronaves, como fusiones, escisiones, divisiones y adquisiciones, en el contexto del cumplimiento del CORSIA. El comité también toma nota de la aclaración de que el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) del Consejo de la OACI ha elaborado orientaciones iniciales sobre cuestiones relacionadas con la asignación de la base de referencia del CORSIA y el cálculo de los requisitos de compensación en casos de fusiones y adquisiciones de explotadores de aeronaves. El comité respalda la propuesta de que el CAEP tenga debidamente en cuenta otros posibles escenarios con miras a elaborar nuevas orientaciones sobre esta cuestión, que se incluirían en futuras ediciones del *Manual Técnico-Ambiental* (Doc 9501), Volumen IV.

17.16 El comité toma nota de la labor realizada por un Estado en el desarrollo de una plataforma digital para la agregación y notificación de datos sobre emisiones de CO₂ para su presentación al Registro Central del CORSIA (CCR), y acoge con satisfacción la oferta de dicho Estado de respaldar la aplicación de plataformas similares en otros Estados. El comité apoya la propuesta de que dicho Estado trabaje con la Secretaría para estudiar la factibilidad de posibles colaboraciones en esta materia, incluso como parte del Programa ACT-CORSIA de la OACI.

17.17 En cuanto al examen periódico del CORSIA de 2025, se aclara que el Consejo lo llevó a cabo con la contribución técnica del CAEP, basándose en el proceso seguido para el primer examen del CORSIA en 2022, y centrándose en la oferta, la demanda y el precio de los combustibles admisibles en el marco del CORSIA y las unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA. También se aclara que el resultado del examen periódico del CORSIA de 2025 muestra que el costo estimado de la implementación del CORSIA se encuentra dentro del rango proporcionado por análisis anteriores del CAEP, incluido el considerado en el momento de la aprobación del CORSIA por el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2016. Se hace hincapié en el enfoque armonizado del CORSIA para la calidad de los combustibles y las unidades de emisión admisibles en el marco de ese plan, a través de los criterios de sostenibilidad del CORSIA y los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA, respectivamente, como se indica en el Anexo 16, Volumen IV. A este respecto, el comité pide al Consejo, con la contribución técnica del CAEP, que continúe evaluando y monitoreando periódicamente la oferta, la demanda y el precio de los combustibles admisibles en el marco del CORSIA y las unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA, manteniendo al mismo tiempo su sostenibilidad y calidad.

17.18 El comité alienta a los Estados y otras partes interesadas pertinentes a que aumenten rápidamente la producción y la certificación de combustibles admisibles en el marco del CORSIA e insta al Consejo, con la contribución técnica del CAEP, a que acelere la certificación y aprobación de la sostenibilidad de las materias primas y las vías de producción, con el fin de maximizar urgentemente la escalabilidad y ofrecer más oportunidades a los Estados de todas las regiones para la descarbonización integral del sector de la aviación internacional. Reconoce la importancia crítica de las cartas de autorización para facilitar el acceso y la disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA a los explotadores de aeronaves, y anima a los gobiernos de los Estados donde se desarrollan actividades que generan unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA a extender dichas cartas.

17.19 El comité alienta a más Estados a que participen de manera voluntaria en el CORSIA para aumentar su integridad medioambiental, como único esquema mundial para la aviación internacional, destacando el párrafo 18 del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota de estudio WP/28, en el que se afirma que "el CORSIA sea la única medida del mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de medidas basadas en el mercado estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez". A este respecto, el comité expresa su profunda preocupación por el creciente número de iniciativas destinadas a utilizar la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático y otros fines, como se enuncia en el párrafo 16 de la resolución A41-21 de la Asamblea sobre el cambio climático, y señala que en algunas notas incluidas en las cuestiones 16 y 26 del orden del día se plantean preocupaciones similares. El comité reconoce que esas iniciativas representarían medidas basadas en el mercado duplicadas, lo que daría lugar a una doble imposición de las emisiones de CO₂ de la aviación y repercutiría negativamente en la aplicación del CORSIA y, en última instancia, del LTAG.

17.20 El comité acuerda recomendar a la Asamblea que apruebe la siguiente resolución:

Resolución 17/1: 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)

Considerando que la Asamblea, en su resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

Recordando que la resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de GMBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Considerando que la Asamblea, en su resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de GMBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI;

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medioambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la adopción de la ~~segunda~~ **primera** edición del Anexo 16 – *Protección del medioambiente*, Volumen IV — *CORSIA*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la publicación de la ~~tercera~~ **segunda** edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*;

Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSIA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la creación por el Consejo del Órgano Asesor Técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;

Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para la implantación con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO₂ al Registro Central del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, ~~y 115 Estados para~~ **en** 2023, 126 Estados en 2024, 129 Estados en 2025 y 130 Estados para 2026;

Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

~~*Recordando* la decisión del Consejo (junio de 2020) sobre el uso de las emisiones de 2019 en lugar de las emisiones de 2020 para la aplicación de los elementos de diseño pertinentes del CORSIA (es decir, el valor de referencia del CORSIA, el año de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación del explotador de aeronaves y el umbral para un nuevo explotador) durante la fase piloto, a la luz de la pandemia de COVID-19 y proporcionando salvaguardias contra una carga económica inadecuada para los explotadores de aeronaves;~~

~~*Recordando*~~ *Reconociendo la finalización* del examen periódico del CORSIA de 2022 por parte del Consejo, **realizado** con el apoyo técnico del CAEP, incluidos los análisis sobre las repercusiones de la

pandemia de COVID-19 y sus hipótesis de recuperación de CO₂ respecto a la demanda, la oferta y el costo de los requisitos de compensación del CORSIA, y la consiguiente adopción de la resolución A41-22 de la Asamblea con los ajustes de los elementos de diseño del CORSIA pertinentes, tales como en el valor de referencia del CORSIA y el cálculo de los requisitos de compensación de un explotador de aviones durante y más allá de la fase piloto;

Tomando nota de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

Poniendo de relieve que la decisión del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

Recordando la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

Reconociendo asimismo los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

Considerando que la CMNUCC, su Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) del Protocolo de Kyoto y ~~un nuevo mecanismo de mercado~~ el Mecanismo de Acreditación en virtud del Acuerdo de París (PACM), para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

~~*Acogiendo con beneplácito la cooperación entre la CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;*~~

Reconociendo que esta resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente resolución, con la resolución ~~A42-xx A41-20~~: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución ~~A42-xx A41-21~~: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* sustituyen a las resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22~~A40-17, A40-18 y A40-19~~ y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse el objetivo ambicioso mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;
4. *Pone de relieve* la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar el objetivo ambicioso mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;
5. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades correspondientes;
6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;
7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividades de la aviación civil internacional, medida en RTK en el año 2018, superior al 0,5 % de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90 % del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar; y
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.

10. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, ~~y su ulterior decisión adoptada en el 41º período de sesiones, de y decide asimismo~~ que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año);
- b) donde el factor de crecimiento del sector desde 2021 hasta el final de 2023 = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – las emisiones totales incluidas en el CORSIA en 2019 / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año, y el factor de crecimiento del sector desde 2024 hasta el final de 2035 = (las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – 85 % del total de emisiones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones desde 2023 hasta el final de 2035 = (las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año – el 85 % de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100 % – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - i) de 2021 a 2023, 100 % sectorial y 0 % individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
 - a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019;

- ii) de 2024 a 2026, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iii) de 2027 a 2029, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iv) de 2030 a 2032, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - v) de 2033 a 2035, 100 % sectorial y 0 % individual;
- f) las emisiones del explotador de aviones y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, y su ulterior decisión adoptada en el 41º período de sesiones, de ~~y asimismo decide~~ que un nuevo explotador⁵ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 % del total de las emisiones en 2019, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones;

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

⁵ Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, y *solicita* al Consejo formular una metodología y un cronograma para realizar dichos exámenes. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro del objetivo ambicioso mundial de la OACI: de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej., los requisitos de MRV; y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA:

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el *Manual técnico-ambiental*, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO₂; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB.
- d) que el Consejo ~~mantenga~~ ~~ponga en funcionamiento~~ y actualice el Registro Central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo del CEC y el CAEP, según sea necesario; y

- f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16;

20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto y del Mecanismo de Acreditación del Acuerdo de París (PACM) son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;

22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco del Acuerdo de París, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.