



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)****PERSPECTIVA ACERCA DE LAS MEDIDAS DE LA OACI RELATIVAS A LA AVIACIÓN Y AL CAMBIO CLIMÁTICO**

(Nota de estudio presentada por Brasil y Guatemala, apoyada por Estados miembros de la CLAC<sup>2</sup>)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta consideraciones de los países de la región latinoamericana sobre las medidas propuestas por la OACI para lograr el objetivo aspiracional de crecimiento neutro de carbono a partir del 2020. Los países señalan la importancia del CORSIA, pero solicitan que la OACI trate con más profundidad las otras medidas de la canasta. Esos países reconocen la relevancia del CORSIA y, en este sentido, están buscando la implementación del sistema de seguimiento, notificación y verificación - MRV. Además, señalan el apoyo de la OACI en este proceso en el marco del Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) y piden la continuidad de este programa. También demandan que la OACI promueva mecanismos para aumentar la participación de expertos de la región en las discusiones técnicas sobre el CORSIA. Finalmente, subrayan la importancia de los mecanismos de revisión previstos para el 2022 y solicitan que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo lleve a cabo los estudios necesarios para apoyar esta revisión.

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

- tomar nota de las consideraciones de la región sobre la importancia de todos los elementos de la canasta de medidas, incluidos los combustibles sostenibles;
- solicitar al Consejo que continúe el trabajo de fortalecimiento de capacidades a los Estados a través de seminarios y talleres en materia de MRV, en el marco del ACT-CORSIA;
- solicitar al Consejo que adopte medidas para incrementar la representatividad geográfica en las discusiones técnicas sobre el CORSIA en el ámbito del CAEP; y
- exhortar al Consejo que formule, a través del CAEP, los análisis de costo-beneficio y costo-efectividad del CORSIA, teniendo en cuenta la integridad ambiental y los impactos en los diferentes tipos de explotadores aéreos, que apoyarán el proceso de revisión en el año 2022.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No requiere recursos financieros adicionales.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-3, de la Asamblea de la OACI Resolución A39-2, de la Asamblea de la OACI

<sup>1</sup> Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por Brasil y Guatemala, apoyada por Estados miembros de la CLAC.

<sup>2</sup> Aruba, Belice, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Perú.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El cambio climático es un problema complejo que demanda la acción coordinada entre los Estados en la búsqueda de una solución efectiva y justa, que tenga en cuenta las responsabilidades históricas, necesidades y diferentes capacidades de los países.

1.2 Mientras el tema como un todo es tratado bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la OACI se quedó encargada de la búsqueda por soluciones para las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional.

1.3 Los Estados miembros de la CLAC que apoyan este documento entienden que la canasta de medidas propuesta por la OACI contiene las acciones relevantes para la promoción del desarrollo sostenible del sector, que son: medidas operativas, tecnológicas y de infraestructura, apoyo al desarrollo de los combustibles sostenibles y las medidas basadas en el mercado. Eses países defienden que todos los elementos de la canasta de medidas sean, en igual proporción, desarrollados e incentivados por la OACI.

## 2. DISCUSION

2.1 En los últimos años, se puso gran énfasis en las medidas basadas en el mercado en la OACI, con la adopción del CORSIA. Aún que el CORSIA sea un importante esquema que complementa, en carácter provisorio, las demás medidas de la canasta, hay que señalarse que el CORSIA no puede ser considerado como la medida más importante o la única. Es fundamental que sean adoptadas maneras de explorar y viabilizar los demás elementos de la canasta como soluciones efectivas de largo plazo.

2.2 Las medidas operativas, especialmente las relacionadas con la mejor gestión del espacio aéreo, pueden traer importantes logros de eficiencia y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Así, la cooperación para la implementación de sistemas más avanzados de gestión del tráfico aéreo debe ser una de las prioridades de la aviación. Además, el desarrollo de la infraestructura y la adopción de mejores prácticas de gestión amplían la capacidad de los aeropuertos, reduciendo las ineficiencias y las emisiones innecesarias.

2.3 Sin embargo, es sabido que la transición hacia un sector de baja emisión de carbono requiere rupturas tecnológicas. Así, la OACI debe dar seguimiento y, dentro de sus límites y competencias, estimular el desarrollo de nuevas tecnologías, como, por ejemplo, la electrificación y los combustibles de bajo carbono.

2.4 Mientras que estas tecnologías no estén disponibles, una solución importante es el uso de combustibles sostenibles de aviación. Así, a medio plazo, la disponibilidad de nuevos combustibles de aviación que emiten menos que el combustible fósil y que no tengan impactos secundarios negativos en el medio ambiente será fundamental. Sin embargo, estos combustibles no están actualmente disponibles a escala comercial, a precios competitivos.

2.5 En este escenario, es indubitable que el CORSIA se presenta como medida necesaria en el corto plazo para que la aviación internacional pueda lograr el objetivo aspiracional de crecimiento neutro de sus emisiones. Los países de la CLAC felicitan a la Secretaría de la OACI y al grupo de expertos que ha trabajado en los últimos años en el desarrollo de las normas y métodos recomendados (SARPS) y otros elementos necesarios para la implementación de CORSIA.

2.6 El CORSIA hoy es una realidad y los Estados miembros de la OACI están buscando adecuar sus normas y prácticas domésticas para la implementación de la primera parte y eje inicial principal del esquema que es el sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV) de las emisiones.

2.7 Hay que señalarse que los países de la CLAC están comprometidos con la implementación del MRV del CORSIA, pero algunas preocupaciones comunes deben ser consideradas por la Asamblea.

2.8 El proceso de discusión técnica sobre los mecanismos de implementación del CORSIA está muy concentrado en los expertos de algunos países, con baja participación de los países de la región latinoamericana. A pesar de los esfuerzos de la Secretaría de la OACI de divulgación del CORSIA a través de acciones de capacitación y seminarios, se observa que existe un déficit de participación en las discusiones estructurantes del CORSIA.

2.9 En vista de las restricciones presupuestarias de muchos países, se sugiere que la OACI permita la transmisión de reuniones técnicas sobre el tema por Internet y disponga ampliamente los documentos técnicos. Estas serían dos formas de ampliar la participación en las decisiones técnicas estructurantes sobre el CORSIA.

2.10 Además, se debe señalar la importancia del apoyo dado por la Secretaría de la OACI a los países para la implementación del MRV de CORSIA en el último año y se solicita que la OACI mantenga esas actividades de apoyo por medio de la iniciativa ACT-CORSIA.

2.11 Por último, teniendo en cuenta las acciones futuras, es fundamental que esta Asamblea defina las directrices para los trabajos de la OACI en los próximos tres años con vistas a subsidiar el proceso de revisión del CORSIA previsto para la Asamblea de 2022. Esta revisión sólo será efectiva si tenemos datos disponibles sobre el efectivo impacto del CORSIA en términos de integridad ambiental y de posibles distorsiones y si el CAEP es solicitado a hacer los análisis necesarios para subsidiar las discusiones en 2022.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 La Asamblea, en 2022, debe ser capaz de hacer un análisis de costo-efectividad del CORSIA. En cuanto al costo, será necesario analizar no sólo el costo total, sino también evidenciar de forma transparente la carga para diferentes países, o grupos de países. Igualmente, debe evaluarse el impacto del CORSIA en empresas establecidas en el mercado, empresas de rápido crecimiento y nuevos entrantes. Este análisis será primordial para evaluar la calidad regulatoria de la medida, en lo que se refiere a la competitividad del transporte aéreo internacional.

3.2 Por último, es necesario evaluar la efectividad ambiental de la medida. Es indispensable demostrar que los esfuerzos de los países resultarán en el objetivo ambiental deseado, con efectiva compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero. Por lo tanto, el Consejo, en su decisión sobre los programas elegibles para compensación, debe tener en cuenta, además del hecho primordial de la integridad ambiental, los impactos en la promoción del crecimiento sostenible de los países en vías de desarrollo y en los diferentes tipos de explotadores aéreos.