

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)****CORSA: LABOR FUTURA NECESARIA**

(Nota presentada por el Brasil)

RESUMEN

La Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones, aprobó el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) y creó así la primera medida basada en el mercado de aplicación mundial para una sola industria. El Brasil respalda las medidas internacionales coordinadas que contribuyen a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y promueven el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional; asimismo, está totalmente comprometido con la implantación del CORSA.

El Brasil ha identificado dos aspectos que requerirán la atención especial del Consejo para garantizar la implantación satisfactoria del Plan. El primero es un criterio para calcular el valor de referencia de los nuevos explotadores. La definición del valor de referencia de los nuevos explotadores es un problema que no han resuelto los órganos técnicos de la OACI y que tendrá implicaciones prácticas cuando se aplique el enfoque individual. Todos los explotadores de aviones que comienzan a operar a nivel internacional después de 2019 no tendrán un valor de referencia para 2019-2020 y, por lo tanto, no les será posible calcular el crecimiento de sus emisiones a nivel individual. El segundo aspecto es una decisión del Consejo sobre las unidades admisibles y el reconocimiento de circunstancias especiales de los mecanismos establecidos en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). El Brasil tiene la firme opinión de que el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) del Protocolo de Kyoto y el mecanismo establecido por el Artículo 6, párrafo 4 del Acuerdo de París son clave para la implantación satisfactoria del CORSA, ya que pueden proporcionar unidades a escala y garantizar, a su vez, la integridad ambiental.

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

- reconocer que la OACI decidirá los criterios para el valor de referencia de los nuevos explotadores, considerando los efectos de la falta de un criterio sólido para el momento en que se aplique el enfoque individual;
- Solicitar al Consejo que proporcione orientación para la definición del valor de referencia de los nuevos explotadores, que permitirá evitar prácticas anticompetitivas;
- Acoger con beneplácito la creación del Órgano técnico asesor (TAB) permanente y solicitar al Consejo que considere lo antes posible las recomendaciones de dicho órgano, reconociendo a su vez las circunstancias especiales de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-3 de la Asamblea de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones, aprobó el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) y creó así la primera medida basada en el mercado de aplicación mundial para una sola industria. El CORSIA, como medida provisoria y complementaria, constituye un logro importante que reafirma el compromiso internacional con el desarrollo sostenible de la aviación civil.

1.2 El Consejo aprobó, en su 214º período de sesiones, las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales relacionados con el CORSIA (Anexo 16, Volumen IV). Los SARPS y los Elementos para la implantación componen el conjunto de material relativo al CORSIA, que es el conjunto de reglamentos, recomendaciones, orientaciones e instrumentos necesarios para el funcionamiento adecuado del CORSIA.

1.3 El CORSIA ya está vigente y los Estados deben tomar las medidas necesarias para llevar a cabo la vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones de conformidad con los SARPS aprobados. El Brasil considera que la MRV es la piedra angular del CORSIA, ya que es fundamental contar con datos de calidad sobre emisiones para la integridad ambiental del Plan. En ese contexto, es importante reconocer y felicitar a la Secretaría de la OACI por la labor realizada, en coordinación con los Estados miembros, en la promoción de la instrucción y los seminarios prácticos en el marco del Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA).

1.4 Reconociendo los avances logrados en la elaboración de los principales elementos para la implantación del CORSIA, el Brasil destaca que se siguen debatiendo algunos temas importantes e invita a la Asamblea a abordarlos e instruir al Consejo en consecuencia.

2. ANÁLISIS

2.1 El Brasil está plenamente comprometido con la implantación del CORSIA. El Gobierno ha incorporado los Capítulos 1 y 2 del Anexo 16, Volumen IV en el sistema de reglamentaciones nacionales, sentando las bases para los procesos de MRV de las emisiones. Actualmente se está considerando la incorporación de los Capítulos 3 y 4 en el marco reglamentario nacional, para lo cual es necesaria la coordinación entre los distintos organismos gubernamentales.

2.2 En el alcance del proceso de implantación del CORSIA, el Brasil ha identificado dos aspectos que requerirán la atención especial y urgente del Consejo.

2.3 El primero es la definición de un criterio para calcular el valor de referencia de los nuevos explotadores. Desde el 39º período de sesiones de la Asamblea, el Brasil ha expresado constantemente su preocupación sobre la manera en que el enfoque individual puede causar distorsiones en el mercado, ya que favorece a los mercados desarrollados y maduros e impone una mayor carga a los mercados en desarrollo e inmaduros, lo que contradice el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas de la CMNUCC. Además, mientras varios organismos gubernamentales del Brasil debatían la aplicación del Capítulo 3, unos expertos señalaron que el enfoque individual, que define la obligación de compensación sobre la base del crecimiento del explotador de aviones, claramente favorecería a los explotadores de aviones ya establecidos en el mercado, mientras que significaría una carga mayor para los nuevos explotadores y los explotadores de aviones en etapa de crecimiento. Esto no solo implicaría una contradicción del principio de no discriminación del Convenio de Chicago, sino que también podría ser incompatible con las leyes y reglamentos nacionales en materia de competencia.

2.4 La definición del valor de referencia para nuevos explotadores, para el momento en que se aplique el enfoque individual, es un problema que no han resuelto los órganos técnicos de la OACI. A pesar de que los efectos prácticos de no definir criterios para la determinación de un valor de referencia para los nuevos explotadores solo se podrán observar cuando se aplique el enfoque individual, la ausencia de dichos criterios afecta a todos los explotadores de aviones que comenzaron a operar en 2019 y a todos los que aún no han iniciado sus operaciones. Esos explotadores de aviones no tendrán un valor de referencia para 2019-2020 y, por lo tanto, no les será posible calcular el crecimiento individual de sus emisiones. Si bien solo está establecido el enfoque sectorial, el cálculo es simple, ya que se aplicará el mismo porcentaje a todos los explotadores (el factor de crecimiento sectorial calculado por la OACI). En la Resolución A39-3 no se trató el problema del valor de referencia de los nuevos explotadores dentro del enfoque individual. Si bien reconoce que este es un aspecto técnico que debería tratar el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI, el Brasil pone de relieve que es necesario que la Asamblea pida al Consejo que brinde orientación política sobre el asunto. En función del criterio que se decida, la carga sobre los nuevos explotadores podría ser mucho más alta, en proporción, que sobre los explotadores de aviones ya establecidos, lo que caracteriza una práctica anticompetitiva.

2.5 El segundo aspecto en el que el Brasil quisiera hacer hincapié es la definición de las unidades admisibles. La compra de unidades de emisión fiables es fundamental para garantizar la integridad ambiental del CORSIA. El Brasil tiene la firme opinión de que el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) del Protocolo de Kyoto y el mecanismo establecido por el Artículo 6, párrafo 4 del Acuerdo de París son clave para la implantación satisfactoria del CORSIA. Es por eso que los Estados miembros de la OACI decidieron otorgarles una admisibilidad privilegiada en el marco del Plan, en virtud del párrafo 21 de la Resolución A39-3. Los explotadores de aviones necesitarán una gran cantidad de reducciones de emisiones certificadas para cumplir sus obligaciones de compensación a partir de 2021, y solo los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC pueden proporcionar esas reducciones a escala y, a su vez, garantizar la integridad ambiental. El Brasil también pone de relieve que, de conformidad con el párrafo 24 de la Resolución A39-3, los Estados miembros pidieron al Consejo que fomentase el uso de unidades de emisión que beneficiaran a los Estados en desarrollo.

2.6 El Brasil acoge con beneplácito la creación del Órgano técnico asesor (TAB) en 2018 y espera con interés sus recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles. Una decisión anticipada del Consejo, que respete los procedimientos acordados y responda a todos los criterios de unidades de emisión de manera equilibrada, garantizará que los explotadores de aviones incluyan la compra de unidades admisibles como parte de sus estrategias comerciales. Esa decisión también enviará una señal clara al mercado de carbono y sensibilizará sobre el CORSIA y sus reglas entre los programas. Asimismo, esa decisión debería reiterar y reconocer las circunstancias especiales de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC, ya que los mecanismos multilaterales son fundamentales para la implantación satisfactoria de las obligaciones de compensación en el marco del CORSIA.