



A40-WP/575  
EX/246  
30/9/19

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME  
SOBRE LA CUESTIÓN 17**

El texto adjunto sobre la cuestión 17 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

17.1 En su quinta y sexta sesiones, el Comité Ejecutivo examinó el asunto de la protección del medio ambiente a partir de los informes del Consejo sobre la marcha de la labor de la Organización relativa Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) (WP/56 y WP/59) y consideró la propuesta del Consejo de actualizar la Resolución A39-3 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)* (WP/59). Además, se presentaron 25 notas a cargo de Estados y observadores: WP/79 Revisión núm. 1, WP/102, WP/139, WP/159, WP/177, WP/193, WP/227, WP/228 Revisión núm. 1, WP/229, WP/265, WP/266, WP/267, WP/289, WP/290, WP/291, WP/306, WP/338, WP/339, WP/407, WP/409, WP/411, WP/472, WP/482, WP/527 Revisión núm. 1 y WP/529 Revisión núm. 1.

17.2 Mediante la nota WP/56, El Consejo informó acerca de los avances registrados desde la Asamblea anterior en relación con el CORSIA. En respuesta a una solicitud de la Asamblea, el Consejo adoptó las Normas y métodos recomendados (SARPS) para el CORSIA como la primera edición del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen IV — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* en junio de 2018, el cual entró en vigor el 1 de junio de 2019. También informó de la publicación de la primera edición del *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), Volumen IV en agosto de 2018. Con respecto a los elementos de implementación del CORSIA, se informó en la nota sobre los avances registrados con la herramienta de estimación y notificación de CO<sub>2</sub> del CORSIA (CERT), los combustibles y unidades de emisión admisibles en el marco del plan y el Registro central del CORSIA, así como los próximos pasos.

17.3 En lo que atañen las actividades de divulgación y creación de capacidad del CORSIA, se informó en la nota WP/56 sobre la celebración de seminarios teóricos y prácticos regionales organizados por la OACI durante el trienio para ayudar a fortalecer la capacidad de los Estados para crear sus propios sistemas de vigilancia, notificación y verificación (MRV). También se resaltan en la nota las actividades realizadas en el marco del Programa ACT-CORSIA (Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA), en particular las asociaciones de países compañeros, en las que han participado 15 Estados donantes y 98 Estados beneficiarios. También se resaltaron actividades conexas como el Curso de instrucción de la OACI sobre la verificación en el marco del CORSIA, mediante el cual se ofrece capacitación a posibles órganos de verificación sobre la forma de verificar los informes de mediciones de CO<sub>2</sub>.

17.4 La nota WP/56 también contenía información general acerca de las deliberaciones y la decisión del Consejo sobre la cláusula dispositiva 18 de la versión revisada de la Resolución A39-3 de la Asamblea, sobre la base del texto utilizado en los considerandos 7, 8 y 9, que figuran en el Apéndice de la nota WP/59 (véase más adelante).

17.5 En la nota WP/59, El Consejo presentó una propuesta de revisión de la Resolución A39-3 de la Asamblea a la luz de las novedades relacionadas con el CORSIA desde el 39º período de sesiones, como se describe en la nota WP/56.

17.6 En la nota WP/79 Revisión núm. 1, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) resumió los resultados de un análisis de la importancia de contar con la más amplia participación posible de Estados en el CORSIA desde su inicio.

17.7 En la nota WP/102, Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, junto a los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), expresaron su firme apoyo al conjunto de medidas de la OACI, incluido el CORSIA, y reconocieron los logros alcanzados hasta la fecha. Todos los Estados miembros de la CEAC se han ofrecido a participar voluntariamente en la fase piloto y están plenamente comprometidos y resueltos a apoyar la implementación del CORSIA. También manifestaron que es de vital importancia que todos los Estados y regiones implanten el CORSIA de manera efectiva y participen en el plan desde la fase piloto.

17.8 En la nota WP/177, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de sus 54 Estados miembros, expresó la necesidad de que los Estados se sumen al CORSIA de forma voluntaria desde la fase piloto para así experimentar tanto sus dificultades como sus beneficios en preparación para la fase obligatoria. En la nota también se resaltó la necesidad de incrementar el número de programas de creación de capacidad, aprovechar la experiencia exitosa del proyecto de asistencia OACI-UE y facilitar aún más el acceso de los Estados a los recursos financieros, la pericia técnica y la transferencia de tecnología por medio de colaboraciones y asociaciones eficaces.

17.9 En la nota WP/229, Singapur, Australia, Canadá, Estados Unidos, Fiji, Indonesia, Japón, Nauru, Nueva Zelandia, Palau, Samoa y Trinidad y Tabago resaltaron que el éxito de la implementación del CORSIA requiere de la participación voluntaria de un grupo importante y suficientemente grande de Estados, y que la sólida alianza entre la OACI, los Estados y la industria en la implementación del sistema MRV del CORSIA demuestra el compromiso y el frente unido de la comunidad de la aviación para garantizar la adopción de un enfoque uniforme en la ejecución del plan. También en la nota se hicieron algunas sugerencias para lograr otras mejoras: mayor fortalecimiento de la capacidad a través del ACT-CORSIA; acceso a entidades de verificación acreditadas mediante oportunidades de instrucción; orientación oportuna sobre la admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA y los combustibles admisibles en el plan.

17.10 En la nota WP/289, Brasil y Guatemala, apoyados por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), subrayaron la importancia de la implementación de la MRV del CORSIA y manifestaron su respaldo a la continuación del programa ACT-CORSIA de la OACI. En la nota se destacó además la importancia de la revisión periódica prevista para 2022, y se solicitó que CAEP llevara a cabo los estudios necesarios para apoyar esta revisión.

17.11 En la nota WP/306, China y la Federación de Rusia explicaron su opinión de que la OACI no ha considerado de manera equilibrada las preocupaciones y posturas de diversas partes al facilitar la implementación del CORSIA. En la nota se argumentó que los países, en particular los países en desarrollo, solo podrán tener más confianza en la iniciativa de la OACI en materia de aviación internacional y cambio climático y mostrar una mayor voluntad de cooperar a nivel internacional en la implementación del CORSIA si se garantiza la justicia en los procedimientos de toma de decisiones y la equidad moral en los elementos de diseño del mecanismo. También se propuso en esta nota pedir al Consejo que realice el examen periódico del CORSIA, con base en los principios enumerados en el Anexo de la Resolución A39-2.

17.12 En la nota WP/411, Guatemala, apoyada por los Estados miembros de la CLAC, resaltó la urgente necesidad de regular la implementación del sistema de MRV del CORSIA, mientras que varios de los Estados latinoamericanos han emitido la regulación correspondiente y otros se encuentran en fase de desarrollo normativo con base en el Anexo 16, Volumen IV aprobado. En la nota se enfatizó además la importancia del programa ACT-CORSIA, incluidos los beneficios de las alianzas entre Estados como las asociaciones de países compañeros de este plan.

17.13 En la nota WP/228 Revisión núm. 1, la India describió los diversos desafíos que enfrentan los Estados, en particular los Estados en desarrollo, para cumplir con los requisitos del CORSIA. Se resaltó en particular la necesidad de definir un criterio imparcial y equitativo para el año de referencia, y se propuso una alternativa a dicho criterio. Se enfatizó en la nota las posibles implicaciones del enfoque 100% sectorial para los explotadores con una pequeña participación en el crecimiento de las emisiones mundiales. También se expresó la opinión de que las restricciones relativas al tipo o al año de las compensaciones admisibles pueden reducir la disponibilidad y aumentar el costo del cumplimiento. También se señaló la ausencia de orientación jurídica para aplicar los SARPS, y la necesidad de que los requisitos coincidan con las reglas del CMNUCC.

17.14 En la nota WP/227, Canadá resaltó la importancia de la creación de capacidad y de la instrucción, y reiteró su apoyo al programa ACT-CORSIA de la OACI. Enfatizó el tiempo que ha tomado establecer la infraestructura y los procedimientos para acreditar a los organismos de verificación. Se expresó en la nota que los exámenes periódicos del CORSIA contribuirán a garantizar la pertinencia y el mejoramiento continuos del plan con el tiempo, y se resaltó la importancia de contar con programas aprobados y, potencialmente, los tipos de proyectos confirmados antes del comienzo de las obligaciones de compensación a partir de 2021.

17.15 En la nota WP/265, Guyana examinó sus iniciativas en materia de medio ambiente y resaltó su compromiso a participar en la fase piloto del CORSIA. Guyana manifestó además su pleno apoyo a las iniciativas de la OACI en el marco de las asociaciones de países compañeros del ACT-CORSIA.

17.16 En la nota de estudio WP/266, Kenya describió sus aportes a las actividades relacionadas con el CORSIA, incluida su participación en el Proyecto de implementación a pequeña escala para probar las disposiciones de MRV de los SARPS relacionados con el CORSIA, la decisión de participar voluntariamente en el CORSIA desde la fase piloto, los esfuerzos para asegurar la implementación de los SARPS y el apoyo al programa ACT-CORSIA de la OACI en calidad de Estado donante.

17.17 En la nota de estudio WP/267, México expresó su apoyo al importante avance realizado para la implementación oportuna del CORSIA, incluidos el programa ACT-CORSIA de la OACI y las asociaciones de países compañeros en el CORSIA, subrayando la importancia crítica de adoptar un enfoque coordinado en el marco de la OACI para facilitar la cooperación mundial a fin de proporcionar asistencia y crear capacidad para la implementación del plan.

17.18 En la nota WP/290, Brasil resaltó la necesidad de formular un criterio para calcular el valor de referencia de los nuevos explotadores, y de que el Consejo tome una decisión sobre las unidades admisibles y el reconocimiento de las circunstancias especiales de los mecanismos de la CMNUCC. Brasil opinó que el CDM y el mecanismo establecido en el Artículo 6, párrafo 4 del Acuerdo de París es clave para la implementación satisfactoria del CORSIA, ya que puede proporcionar unidades a escala y al mismo tiempo garantizar la integridad ambiental.

17.19 En la nota WP/291, Brasil señaló sus preocupaciones acerca de los medios para alcanzar los objetivos climáticos a largo plazo de la OACI, los cuales requerirán proporciones crecientes de combustibles de aviación sostenibles, asegurando una transición predecible y uniforme con miras a la supresión progresiva del CORSIA para 2035. Para abordar estas preocupaciones, Brasil propuso que el Consejo estudie y proponga un mecanismo para promover una transición sin tropiezos del CORSIA hacia los combustibles de aviación sostenibles.

17.20 En la nota WP/529, Revisión núm. 1, la Federación de Rusia proporcionó un análisis general de las consecuencias negativas asociadas a la implementación del CORSIA y propuso un enfoque alternativo para resolver los desafíos ambientales basado en el llamado Mecanismo de un desarrollo limpio (CDM) para la aviación civil internacional (ACDM) como la base para implementar medidas de mercado global y crear fuerzas de aviación internacional para combatir los incendios forestales y otros desastres naturales.

17.21 En la nota WP/193, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), coordinados por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), expresaron el firme apoyo de la industria al CORSIA. La nota de estudio también resaltó que, gracias a la implementación del CORSIA, no es necesario aplicar medidas redundantes de tarificación del carbono a las emisiones de la aviación internacional con carácter regional, nacional o subnacional, y subrayó el hecho de que el CORSIA se adoptó reconociendo de forma general que debía ser la única medida basada en el mercado aplicada a los vuelos internacionales, dado que las emisiones no debían declararse más de una vez. En esta nota también se expresaron las inquietudes de la industria de que la aplicación y eficacia del CORSIA pudieran verse perjudicadas por políticas de Estados individuales y grupos de Estados que estuvieran aplicando o considerando aplicar un instrumento de tarificación del carbono o un impuesto sobre los billetes de avión en respuesta a las emisiones de la aviación internacional, además del CORSIA.

17.22 En la nota WP/139, la IATA subrayó la importancia fundamental de que todos los Estados miembros de la OACI cumplan con todas las disposiciones del Anexo 16, Volumen IV, y que garanticen que todas sus normativas nacionales estén completamente alineadas con los SARPS del CORSIA. La IATA también expresó su apoyo a la labor del Consejo sobre las unidades de emisión admisibles.

17.23 El Comité reconoció diez notas de estudio que fueron presentadas a título informativo. Dichas notas no fueron presentadas en la reunión, pero se encuentran resumidas a continuación:

17.24 En la nota WP/159, la Organización Árabe de la Aviación Civil (ACAO) subrayó su apoyo a la implementación del CORSIA, y expresó su visión de que este plan es la única normativa mundial que existe para calcular las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de los vuelos internacionales, señalando que una “mezcla” de medidas reglamentarias aumentaría la carga administrativa de las respectivas autoridades y explotadores de servicios aéreos.

17.25 En la nota WP/472, Australia y Nueva Zelandia, con el copatrocinio de Fiji, Indonesia y Samoa, informaron sobre sus medidas colectivas de apoyo a los Estados del Pacífico a través de asociaciones de países compañeros en el CORSIA.

17.26 En la nota WP/338, el Sistema de vigilancia de la seguridad operacional y seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS) ofreció un resumen sobre la implementación del CORSIA en sus Estados miembros.

17.27 En la nota WP/339, CASSOS subrayó que el programa ACT-CORSIA de la OACI había sido recibido con beneplácito y que cuatro Estados miembros de CASSOS habían recibido instrucción in situ.

17.28 En la nota WP/407, la IATA compartió información sobre el sistema IATA FRED+, que tiene como finalidad facilitar la notificación de datos sobre emisiones entre las líneas aéreas y los Estados, y entre los Estados y los órganos de verificación.

17.29 En la nota WP/409, Sudáfrica informó acerca de sus actividades en apoyo de la implementación del CORSIA, incluida su contribución a las asociaciones de países compañeros en el plan.

17.30 En la nota WP/482, Japón presentó cómo ha implementado el sistema de MRV del CORSIA de conformidad con los plazos recomendados en el Manual técnico-ambiental, Volumen IV.

17.31 En la nota WP/527 Revisión núm. 1, Argentina describió las medidas adoptadas para implementar el sistema de MRV del CORSIA, y las deliberaciones que se llevan a cabo actualmente dentro del gobierno para considerar la posibilidad de integrarse voluntariamente al CORSIA.

17.32 En la nota WP/547, Arabia Saudita presentó su punto de vista acerca de una posible contribución de los combustibles de aviación con menor contenido de carbono (LCAF) a la reducción de emisiones de GEI en el marco del CORSIA.

17.33 En la nota WP/548, Indonesia solicitó compartir conocimientos y experiencia sobre la implementación de varias medidas para abordar las emisiones provenientes de la aviación internacional, tales como el CORSIA.

17.34 El Comité reconoció la exitosa labor de la OACI en la elaboración de Normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación relativos al CORSIA, así como los avances registrados en la formulación de diversos elementos para la implementación del CORSIA. También reconoció que si bien la implementación del plan está bien encaminada, es necesario desarrollar aún más y actualizar los SARPS, los textos de orientación y los elementos para su implementación, como los combustibles y las unidades de emisión admisibles en el plan.

17.35 En lo que atañe a las unidades de emisión admisibles, el Comité tomó nota de los puntos de vista y las perspectivas de los Estados en cuanto a la necesidad de que el Consejo adopte una decisión oportuna, así como de reconocer las circunstancias especiales de los mecanismos de la CMNUCC, la flexibilidad y el amplio acceso para los explotadores a las unidades admisibles, al tiempo de velar por la integridad ambiental del CORSIA. Al respecto, el Comité recordó la nota WP/56, en la cual se informaba acerca del trabajo de evaluación en curso del Órgano técnico asesor (TAB) de los programas de unidades de emisión respecto de los criterios aprobados, cuyas primeras recomendaciones debían presentarse a la consideración del Consejo en marzo de 2020.

17.36 Con respecto al tema de la verificación en el marco del CORSIA, el Comité tomó nota de los puntos de vista de los Estados y reconoció la importancia de que la OACI, los Estados miembros y los órganos nacionales de acreditación trabajen conjuntamente para aumentar la disponibilidad de órganos de verificación acreditados y facilitar el acceso a los mismos de los explotadores de aeronaves. En ese sentido, el Comité reconoció que la Secretaría de la OACI ofrecía cursos de instrucción en verificación del CORSIA para facilitar la acreditación de órganos de verificación, y que estaba además trabajando con el Foro Internacional de Acreditación (IAF) para facilitar las actividades de acreditación de los órganos nacionales.

17.37 El Comité tomó nota de las opiniones de los Estados sobre la participación de un mayor número de Estados en los trabajos del CAEP de una manera geográficamente equilibrada. Al respecto, el Comité recordó que en 2018, el Consejo examinó y revisó las Directivas del CAEP, incluida la eliminación del número máximo de miembros u observadores del CAEP que podían postularse como expertos de los Estados.

17.38 En cuanto a la solicitud específica de que se definieran los criterios para las emisiones de referencia de los nuevos participantes en el marco del CORSIA, el Comité tomó nota de que el Consejo ya había pedido al CAEP que incluyera esta área específica en su programa de trabajo para el próximo trienio.

17.39 El Comité tomó nota del beneplácito de muchos Estados por la exitosa implementación del programa ACT-CORSIA de la OACI. También expresó su agradecimiento por las contribuciones de los Estados miembros para el establecimiento de asociaciones de países compañeros en el CORSIA para ayudar a los Estados con la implementación del plan. El Comité también enfatizó la importancia de seguir un enfoque coordinado en las actividades de instrucción de la OACI, y expresó su apoyo a la continuación del programa.

17.40 El Comité tomó nota de que 81 Estados habían anunciado su participación voluntaria en el CORSIA desde su inicio, lo que representa un aumento con respecto a los 65 Estados que habían manifestado su participación desde que se acordó el CORSIA en la Asamblea de octubre de 2016. El Comité convino en que este número mayor de participantes era una señal positiva, y reconoció la importancia y los beneficios de las actividades de creación de capacidad y asistencia para facilitar la participación de más Estados. Se alentó a los Estados miembros que ya estuvieran preparados para anunciar su participación voluntaria en el CORSIA a que lo hicieran lo más pronto posible.

17.41 En cuanto a la cuestión del examen periódico del CORSIA, el Comité tomó nota de los puntos de vista de los Estados, incluidos los posibles enfoques y análisis, así como de la consideración de la transición del CORSIA hacia el uso de combustibles de aviación sostenibles. Al respecto, el Comité resaltó que los párrafos 9 g) y 18 de la Resolución A39-3 de la Asamblea contenían una orientación clara y pedían al Consejo que realice un examen periódico del CORSIA cada tres años a partir de 2022, y que presente recomendaciones a la consideración de la Asamblea. También tomó nota de que el CAEP ya había incluido entre sus tareas el formular metodologías y procedimientos para el examen periódico del CORSIA en su programa de trabajo para el próximo trienio, lo cual fue aprobado por el Consejo.

17.42 Al considerar la versión revisada de la Resolución A39-3 de la Asamblea relativa al CORSIA, una clara mayoría de los Estados manifestó su apoyo al proyecto de texto de Resolución de la Asamblea propuesto en el Apéndice de la nota WP/59 sin ningún otro cambio. El Comité tomó nota de las inquietudes expresadas por algunos Estados, incluidas aquellas recogidas en las notas WP/306, WP/228 Revisión núm. 1 y WP/529 Revisión núm. 1. Luego de las manifestaciones orales de algunos Estados miembros, se recibieron durante la sesión los aportes escritos de tres Estados miembros que se publicaron en el sitio web de la OACI.

17.43 El Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la siguiente resolución:

**Resolución 17/1: 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)**

*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 MBM 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 MBM 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 las metas mundiales a las que aspira 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 Grupo Asesor sobre el CORSIA (AGC), Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para facilitar la implementación del CORSIA;

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

*Acogiendo con beneplácito también* la publicación de la primera edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSIA*;

*Acogiendo con beneplácito* los avances en la elaboración de los Elementos para la implementación 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 implementación 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 implementación 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;

*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;

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

*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 CO<sub>2</sub> de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

*Poniendo de relieve* que la decisión del 39º período 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 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 y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, 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 la presente 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. *Establece* que esta resolución junto con las Resoluciones A40-X, *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la Resolución A40-Y, *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Cambio climático* reemplazan las resoluciones A39-1 A39-2 y A39-3 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas relacionadas con la protección del medio ambiente de la OACI;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> 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 la meta a la que se aspira a nivel 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 MBM 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 CO<sub>2</sub> 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 respectivas;

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 CO<sub>2</sub> 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 actividad 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, solo 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;
- 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 39° 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, 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, 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, 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 39° período de sesiones, de que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> 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 = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año — promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año;

- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones = (las emisiones totales del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año — el promedio de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales 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 2020;
  - 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, al menos 20% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
  - v) de 2033 a 2035, al menos 70% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
- 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, de que un nuevo explotador<sup>1</sup> 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 2020, 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.

---

<sup>1</sup> 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.

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 CO<sub>2</sub> 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;

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. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; 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 CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implementación 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 CO<sub>2</sub>; 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 para principios de 2020 el Consejo ponga en funcionamiento y lleve 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 de la AGC 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 del Acuerdo de París 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 39° 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 de la CMNUCC, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> 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.

— FIN —