



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 18: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

**OPINIONES DE LOS AUTORES SOBRE EL EXAMEN DEL CORSIA**

(Nota presentada por Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Omán, Qatar, Sudán, Túnez y Yemen, con el apoyo de la OAAC)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se presentan las opiniones de los Estados que la elaboraron sobre los elementos de diseño centrales del CORSIA, incluidas las recomendaciones sobre el valor de referencia del CORSIA y el factor de crecimiento del explotador de aviones (IGF) para salvaguardar la integridad del plan.

El valor de referencia y el IGF son los elementos de diseño centrales del plan. Es necesario examinar los efectos y las consecuencias en esta etapa de todo cambio en el valor de referencia y el IGF o cualquier otro elemento de diseño del CORSIA para los Estados y los explotadores de aviones a fin de alcanzar los objetivos del plan manteniendo, a su vez, los principios rectores acordados por la Asamblea para el diseño y la implantación de medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional. Resulta esencial que la Asamblea mantenga y respalde la decisión tomada por el Consejo en 2020 (párrafos 4 y 5 de C-DEC 220/13) a modo de implantación de la cláusula 16 de la resolución A40-19 (carga económica desproporcionada). Además, se invita a la Asamblea a eliminar por completo el IGF por sus efectos perjudiciales para la integridad del plan en general y de los explotadores nuevos, pequeños y medianos de aviones. Esto contribuiría considerablemente a la implantación satisfactoria del plan en los próximos años.

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

- a) tomar nota del contenido de la presente nota de estudio;
- b) salvaguardar la integridad del CORSIA manteniendo únicamente el nivel de emisiones de 2019 como valor referencia para todas las fases del CORSIA (2021 a 2035) a fin de evitar toda carga financiera sobre los Estados y explotadores de aviones y garantizar el crecimiento de la aviación internacional;
- c) eliminar por completo del plan el factor de crecimiento del explotador de aviones y mantener solo el factor de crecimiento del sector;
- d) reafirmar que el CORSIA es la única medida mundial basada en el mercado para compensar las emisiones de la aviación internacional, con el fin de evitar medidas basadas en el mercado (MBM) a nivel estatal y/o regional y garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez; y
- e) pedir al Consejo que establezca de inmediato una metodología o mecanismo sistemático de examen periódico del CORSIA para tener en cuenta las cláusulas de las resoluciones pertinentes de la Asamblea.

*Objetivos estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *Protección del medio ambiente*.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se emprenderán según se disponga de recursos del presupuesto del Programa regular para 2023 – 2025 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Doc 10140, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2019) Resolución A40-19 de la Asamblea de la OACI

## 1. INTRODUCCIÓN Y CONTRIBUCIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OAAC A LA LABOR DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE LA OACI

1.1 Los autores de esta nota de estudio agradecen el liderazgo y compromiso del sector de la aviación para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> y el cambio climático. Desde que la Asamblea adoptó el acuerdo histórico para la primera medida mundial basada en el mercado en 2016, la participación en el CORSIA de los Estados miembros de la OACI, los transportistas aéreos internacionales y las partes interesadas pertinentes ha sido extraordinaria. Hasta 2021, 88 Estados se habían ofrecido como voluntarios para participar en el CORSIA desde el primer año de su fase piloto (2021); esa cifra se elevó a 115 Estados en 2022.

1.2 En consonancia con el compromiso de los Estados miembros de la OACI, los Estados miembros de la OAAC han trazado un camino para una cooperación sólida a fin de hacer frente a los impactos ambientales de la aviación internacional. Los Estados miembros de la OAAC desempeñaron un papel activo en la colaboración internacional para llegar a un consenso sobre el CORSIA como única medida mundial basada en el mercado.

1.3 Cinco (5) Estados miembros de la OAAC (Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Omán y Qatar) participan voluntariamente en la fase piloto (2021-2023) y la primera fase (2024-2026) del CORSIA.

1.4 Diecisiete (17) Estados miembros de la OAAC<sup>1</sup> han presentado su lista de explotadores de aviones atribuidos a sus respectivos Estados para la implantación del CORSIA en 2021 conforme al documento *CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions* (Atribuciones de explotadores de aviones a Estados en el marco del CORSIA, véase el Apéndice 1). Además, los principales explotadores de aviones completaron satisfactoriamente los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV).

1.5 Cuatro (4) Estados miembros de la OAAC (Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos y Qatar) también hicieron contribuciones al Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), en su condición de miembros del CAEP, junto con la OAAC como observador del CAEP, a fin de formular análisis en apoyo de los procesos de recomendaciones del CAEP. Asimismo, Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos y Qatar contribuyen a los objetivos de la OACI, como parte del Órgano Técnico Asesor (TAB) de la OACI, en que Qatar se desempeña como vicepresidente para el ciclo actual, además de su papel como Estado donante en el marco del programa ACT CORSIA de la OACI.

## 2. ELEMENTOS DE DISEÑO DEL CORSIA E IMPACTO DE LA COVID-19

2.1 En la cláusula dispositiva 11 de la resolución A40-19 se establece la manera precisa de calcular cada año la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que debe compensar un explotador de aviones en un año dado a partir de 2021. El promedio de emisiones de 2019 y 2020 de las emisiones totales y las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA (para simplificar, el valor de referencia) y el factor de

---

<sup>1</sup> Arabia Saudita, Argelia, Comoras, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Líbano, Mauritania, Marruecos, Omán, Qatar, Siria, Somalia, Sudán, Túnez, Yemen.

crecimiento del explotador de aviones (para simplificar, el factor de crecimiento individual) son los factores más importantes para determinar los requisitos de compensación de un explotador de aviones.

2.2 Para la implantación del CORSIA, el Consejo adoptó el Volumen IV del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Anexo 16, Vol. IV de la OACI), en junio de 2018. El Anexo entró en vigor el 1 de enero de 2019. De acuerdo con el párrafo 2.3.2 del Anexo 16, Volumen IV, los Estados calcularán e informarán a cada uno de los explotadores de aviones que se les atribuya su promedio anual de emisiones de CO<sub>2</sub> totales durante el período 2019-2020 y presentarán un informe a la OACI de acuerdo con los plazos definidos en el Apéndice 1 del Anexo 16, Volumen IV.

2.3 La industria de la aviación mundial se vio y se sigue viendo considerablemente afectada por los efectos de la pandemia de COVID 19, que ha tenido una repercusión significativa en las operaciones del sector de la aviación, incluido el cierre de aeropuertos y la suspensión de vuelos, debido al cierre de fronteras y restricciones gubernamentales en todo el mundo. La pandemia de COVID-19 y las medidas adoptadas en consecuencia tuvieron como resultado un aumento de la carga financiera para las líneas aéreas y los aeropuertos y un efecto dominó negativo en toda la industria. Esto pone de manifiesto la importancia de reposicionar a la industria para una pronta recuperación del impacto de la pandemia. Las resoluciones de la Asamblea y las enmiendas de los SARPS deberían respaldar la recuperación de la industria. Además, varios Estados se enfrentaron a una serie de dificultades durante la etapa de implantación del CORSIA 2019-2020 y las siguen enfrentando en la actualidad, en el período de notificación 2021. Esas dificultades ponen de relieve la importancia de adoptar medidas adicionales para ayudar a los Estados a implantar el CORSIA de manera efectiva.

2.4 Habida cuenta del impacto de la pandemia de COVID-19 y considerando la cláusula 16 de la resolución A40-19 (2019) de la Asamblea, el Consejo de la OACI, en su 220° período de sesiones celebrado en junio de 2020, acordó que se debía usar el valor de las emisiones de 2019 para las emisiones de 2020 en la fase piloto 2021-2023 del CORSIA. El ajuste del CORSIA se debió a circunstancias imprevistas, que afectaron la sostenibilidad del plan. Además, ese ajuste tenía por objeto salvaguardar a los Estados y la aviación internacional de una carga económica desproporcionada.

2.5 Los autores también quisieran recordar las cláusulas 9 g) y 17 de la resolución A40-19, en que se pide al Consejo que efectúe un examen periódico del plan cada tres años, entre otras cosas, para actualizar los elementos de diseño del plan para mejorar la implantación, aumentar la eficacia y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta las repercusiones que podría tener un cambio en los elementos de diseño del plan.

### **3. VALOR DE REFERENCIA DEL CORSIA Y FACTOR DE CRECIMIENTO INDIVIDUAL (IGF)**

3.1 En la presente nota de estudio se hace hincapié en la urgencia de cuantificar con precisión el impacto de la pandemia de COVID-19 en las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación en los años posteriores a la fase piloto. Ya resulta evidente que el impacto de la pandemia se ha traducido, sin duda, en una caída importante de la actividad de la aviación y una disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector en 2020, respecto de la previsión previa a la pandemia.

3.2 La inclusión de 2020 en el cálculo del valor de referencia del CORSIA creará una carga indebida en una industria que ya sufre los efectos persistentes de la COVID-19, las altas tasas de inflación, la posibilidad de una recesión y los altos precios del combustible.

3.3 Reviste suma importancia aclarar que el objetivo del CORSIA no se vincula con ninguna cantidad específica de requisitos de compensación, sino que procura lograr el objetivo de crecimiento neutro en carbono y mantener las emisiones netas por debajo del valor de referencia (cualquiera sea). Por lo tanto, el que las obligaciones de compensación sean inferiores a las esperadas en el momento en que se adoptó la

resolución de la Asamblea sobre el CORSIA no debe considerarse una desviación o una reducción de la ambición del plan.

3.4 Es importante salvaguardar los intereses de los Estados miembros de la OACI y evitar una carga financiera indebida para los explotadores de aviones. Por lo tanto, los Estados miembros de la OACI recomiendan que no se utilicen las emisiones de 2020 para el valor de referencia del CORSIA más allá de la fase piloto.

3.5 Desde un punto de vista matemático y estadístico, los resultados atípicos (es decir, los valores inusuales en el conjunto de datos) plantean problemas para muchos análisis porque pueden hacer que en las pruebas se omitan conclusiones significativas o se distorsionen los resultados reales, que es exactamente lo que ocurre al incluir las emisiones de 2020 en el CORSIA. Por lo tanto, se omitirá el nivel de emisiones de 2020.

3.6 Los debates sobre el valor de referencia del CORSIA tendrán en cuenta que se garantice el crecimiento continuo del sector y se prevenga la distorsión del mercado. Los Estados miembros de la OACI ponen de relieve la importancia de mantener y extender la decisión del Consejo de utilizar únicamente las emisiones de 2019 para el valor de referencia del CORSIA, en lugar del promedio entre 2019 y 2020, más allá de la fase piloto. La Asamblea debería reiterar el firme apoyo y mantener la misma salvaguarda del Consejo en respuesta a cualquier circunstancia excepcional, si la hubiere, que afecte la sostenibilidad del plan o a una carga económica desproporcionada, como aquella causada por la pandemia de COVID-19 y los acontecimientos geopolíticos que se desarrollan en todo el mundo.

3.7 De acuerdo con las [aportaciones del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación \(CAEP\) de la OACI al examen periódico del CORSIA en 2022](#), el factor de crecimiento individual (IGF) distorsiona la competencia, en la misma ruta, entre explotadores de servicios aéreos que tienen distintas tasas de crecimiento en sus operaciones totales y, por lo tanto, tiende a imponer una carga desproporcionada para los explotadores más pequeños/menos maduros.

3.8 El crecimiento relativo de las operaciones aéreas tiende a ser inversamente proporcional al tamaño del explotador. Vale decir, no se espera que un explotador grande/maduro tenga un crecimiento marcado, pero sí que un explotador más pequeño/menos maduro crezca a tasas altas.

3.9 Esta dinámica de mercado, normal y saludable para la competencia, se verá socavada por el IGF: como lo demostró el CAEP, los pequeños y medianos explotadores en crecimiento sujetos al CORSIA por lo general deberán compensar (es decir, comprar más créditos de carbono) para un alto porcentaje de sus emisiones, mientras que los explotadores grandes/maduros tienden a compensar un bajo porcentaje de sus emisiones.

#### **4. UNA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL MERCADO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL**

4.1 Cabe recordar que la resolución A40-19 de la Asamblea fortaleció el apoyo de la industria de la aviación al CORSIA como único plan mundial de compensación del carbono, en contraposición con una amalgama de medidas estatales o regionales basadas en el mercado (MBM). La resolución también reconoció que las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez.

4.2 En la presente nota de estudio se insta a la Asamblea a recordar, respetar y adherirse a los principios rectores para el diseño y la implantación de MBM para la aviación internacional adoptados en el Anexo de la resolución A37-19 (2013) de la Asamblea y reafirmados en las posteriores resoluciones A39÷2 (2016) y A40-18 (2019) de la Asamblea, que incluyen lo siguiente:

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez; y
- c) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional.

4.3 Con referencia a la resolución vigente de la Asamblea, los autores de esta nota de estudio reiteran, reconocen y destacan que el CORSIA sigue siendo la única medida mundial basada en el mercado para las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, y no cualquier amalgama actual o futura de medidas regionales y nacionales basadas en el mercado, garantizando así que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez.

4.4 El CORSIA será la única MBM para el sector de la aviación internacional. Es necesaria una hoja de ruta bien establecida para respaldar el éxito del plan mediante la implementación efectiva de los requisitos del Anexo 16, Vol 4.

4.5 Desde el 40º período de sesiones de la Asamblea, se han logrado avances considerables en la implantación del CORSIA, incluida la adopción de SARPS relacionados con el CORSIA, los procesos de MRV, la notificación de emisiones de CO<sub>2</sub> y la asistencia. Sin embargo, los avances se han visto obstaculizados por la pandemia y la situación geopolítica actual en todo el mundo. Por lo tanto, el CORSIA, basado en los principios rectores acordados en las resoluciones de la Asamblea, debería ser una metodología clara que se ha de examinar en el próximo período de sesiones de la Asamblea. Además, es importante tener en cuenta que el programa de creación de capacidad del CORSIA es un elemento fundamental para la implantación satisfactoria del plan en el marco de la Iniciativa NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS.

---



## APPENDIX

### CORSIA IMPLEMENTATION IN ARAB COUNTRIES

#### INFORMATION BULLETIN

#### 1. Participating in CORSIA

1.1. ACAO member states that volunteer to participate in CORSIA's pilot phase (2021-2023) and first phase (2024-2026) ( As of 1 Jan 2023 [ICAO document: CORSIA States for Chapter 3 State Pairs](#) ):

1. UAE
2. KSA
3. Qatar
4. Oman
5. Iraq

1.2. This represent approximately 22% of the total ACAO members (22 Arab countries).

#### 2. Airplane operators attribution submission

2.1. ARAB states submitted list of airplane operators attributed to States for the purposes of CORSIA implantation in 2021 ([CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions](#)).

#	State	# of Operators
1	Algeria	2
2	Bahrain	-
3	Comoros	2
4	Egypt	6
5	Djibouti	-
6	Iraq	2
7	Jordan	4
8	Kuwait	-
9	Lebanon	2
10	Libya	-
11	Mauritania	1
12	Morocco	2
13	Oman	2
14	Palestine	-
15	Qatar	3
16	Saudi Arabia	5
17	Somalia	3
18	Sudan	3
19	Syria	2
20	Tunisia	7
21	United Arab Emirates	7
22	Yemen	1
	<b>Total</b>	<b>54</b>

2.2. (17) ACAO Member States submitted the list of operators are in comply with CORSIA requirement. Representing 77% of the Total ACAO Member States.

### 3. ACAO Member States benefited from the ACT – CORSIA

3.1. **Scope:** Providing on-site training, and to closely follow-up on the preparation and implementation of the recipient States' CORSIA MRV system (in particular on the development and approval of Emissions Monitoring Plans, as well as on the establishment of national and/or regional regulatory frameworks).

CORSIA Buddy Partnerships – 3rd Phase (2020-2022)		
#	Requesting States	Supporting States
1	KSA	FRANCE
2	ALGERIA	
3	MOROCCO	
4	TUNISIA	
5	MAURITANIA	CANADA FRANCE
6	DJIBOUTI	
7	COMOROS	ITALY
8	SOMALIA	
9	SUDAN	NIGERIA
10	Bahrain	QATAR
11	IRAQ	
12	LIBYA	
13	KUWAIT	
14	OMAN	

### 4. ACAO Member States engagement overview

#	State	Signed Participating in CORSIA	Submitted operators list	ACT – CORSIA Requesting States	ACT – CORSIA Supporting States
1	Algeria	NA	Yes	Yes	NA
2	Bahrain	NA	-	-	NA
3	Comoros	NA	Yes	Yes	NA
4	Egypt	NA	Yes	Yes	NA
5	Djibouti	NA	-	Yes	NA
6	Iraq	NA	Yes	Yes	NA
7	Jordan	NA	Yes	Yes	NA
8	Kuwait	NA	-	-	NA
9	Lebanon	NA	Yes	-	NA
10	Libya	NA	-	Yes	NA
11	Mauritania	NA	Yes	Yes	NA
12	Morocco	NA	Yes	Yes	NA
13	Oman	Yes	Yes	Yes	NA
14	Palestine	NA	NA	NA	-
15	Qatar	Yes	Yes	NA	Yes
16	Saudi Arabia	Yes	Yes	Yes	NA
17	Somalia	NA	Yes	Yes	NA
18	Sudan	NA	Yes	Yes	NA

#	State	Signed Participating in CORSIA	Submitted operators list	ACT – CORSIA Requesting States	ACT – CORSIA Supporting States
19	Syria	NA	Yes	-	NA
20	Tunisia	NA	Yes	Yes	NA
21	United Arab Emirates	Yes	Yes	NA	NA
22	Yemen	NA	Yes	NA	NA