



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Protección del medioambiente - Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

PERSPECTIVAS SOBRE EL EXAMEN DEL CORSIA CORRESPONDIENTES A 2022

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea¹ y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil², y EUROCONTROL)

RESUMEN

La implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) que se ha llevado a cabo hasta la fecha pone de manifiesto el compromiso colectivo de poner en práctica el acuerdo alcanzado por la Asamblea en 2016 de estabilizar las emisiones de la aviación a partir de 2020. El actual examen del CORSIA debería abarcar, en particular, las mejoras que podrían introducirse al plan para favorecer los fines del Acuerdo de París, firmado en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Es necesario que en el curso de los exámenes periódicos se avance hacia el logro de las metas medioambientales a las que se aspiran. Para garantizar la implementación progresiva del CORSIA, se precisa establecer los valores de referencia del CORSIA con posterioridad a 2023 a un nivel en el que los requisitos de compensación para las emisiones a partir de 2024 sean más elevados. Esto podría lograrse fijando un valor de referencia que garantice el mismo nivel de ambición que el acordado inicialmente para las fases previstas a partir de 2024. Es necesario que el CORSIA tenga la posibilidad de demostrar que funciona como estaba previsto antes de considerar la posibilidad de hacer cambios fundamentales en exámenes posteriores.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a aprobar las medidas que se indican a continuación (que también figuran en el párrafo 6):

- a) tomar nota de que todos los elementos para la implementación del CORSIA han sido adoptados y se están aplicando;
- b) considerar mejoras en el diseño del plan que conduzcan a su mayor eficacia en el próximo ciclo (2024-2026), lo cual favorecería aún más a los fines del Acuerdo de París, firmado en el contexto de la CMNUCC, en particular con respecto a sus objetivos de temperatura. El calendario de la fase obligatoria u otros principios fundamentales del CORSIA pueden considerarse en exámenes posteriores;
- c) reafirmar un valor de referencia a partir de 2024 que garantice el mismo nivel de ambición del CORSIA que el acordado inicialmente en la Resolución A40-19 de la Asamblea y en las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos al CORSIA; y

¹ 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, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

d) encargar al Consejo que tome las medidas necesarias para garantizar que no se produzca una doble contabilización de las reducciones de las emisiones entre el CORSIA y las contribuciones determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa regular para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago)</i> <i>Anexo 16 — Protección del medio ambiente</i> <i>Resolución A40-19 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)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Ya se han adoptado los SARPS relativos al CORSIA, así como todos los elementos para su implementación. Esto demuestra el compromiso colectivo de poner en práctica el acuerdo alcanzado por la Asamblea en 2016 de estabilizar las emisiones de la aviación a partir de 2020 (CNG2020). Se trata de un paso inicial de crucial importancia que ha dado la aviación con miras a alcanzar los objetivos del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC, en particular para limitar el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de 2 °C, y de proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.

1.2 Al igual que muchos otros Estados del mundo, los Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) están demostrando su compromiso con el plan y con una implementación sólida y legalmente vinculante en sus jurisdicciones. Los 44 Estados miembros de la CEAC se ofrecieron a participar voluntariamente, desde el inicio, en la fase piloto voluntaria del CORSIA que comenzó en 2021, y están participando en forma activa y apoyándose mutuamente en la implementación del CORSIA. Asimismo, en la 40ª Asamblea de la OACI en 2019, los Estados reiteraron su compromiso con el CORSIA y también lo hicieron posteriormente mediante la presentación de informes de emisiones.

1.3 Los Estados que presentan esta nota de estudio apoyan la implementación del CORSIA con la adopción de reglas y gobernanza sólidas, y la participación más amplia posible. Es fundamental que todos los Estados y explotadores se comprometan a implementar el CORSIA de manera efectiva para lograr el objetivo CNG2020. Es esencial contar con un alto nivel de participación para garantizar un impacto climático positivo y, por ello, alentamos a los Estados a que se ofrezcan a participar voluntariamente lo antes posible.

1.4 Para lograr la efectividad y credibilidad del CORSIA, serán de vital importancia las unidades de emisión admisibles en el CORSIA y el marco de sostenibilidad para los SAF. Con el mismo fin, el CORSIA deberá tomar en consideración las novedades vinculadas a la CMNUCC y al Acuerdo de París, incluido el acuerdo relativo a un marco de transparencia mejorado, adoptado en la COP26, para evitar la doble contabilización de las reducciones de las emisiones.

1.5 La Asamblea debería encargar al Consejo que tome las medidas necesarias para garantizar que no se produzca una doble contabilización de las reducciones de las emisiones, conforme al marco de

transparencia mejorado y al Artículo 6 de las normas de aplicación acordadas en la COP26³ en el marco de las contribuciones determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París y para la mitigación implícita en todas las unidades de emisión admisibles en el CORSIA, ni tampoco cuando se contabilizan las reducciones obtenidas mediante el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA.

1.6 En su 40º período de sesiones, la Asamblea de la OACI alentó decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase del CORSIA. A julio de 2022, 115 Estados habían notificado su decisión de participar voluntariamente a partir del 1 de enero de 2023. El hecho de que más del 97% del total de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional se haya notificado a través del Registro Central de CORSIA para los años 2019 y 2020 es una prueba de la determinación tanto de los Estados como de los explotadores aéreos de garantizar el éxito en la implementación del CORSIA.

2. EXAMEN PERIÓDICO DEL CORSIA

2.1 En la Resolución relativa al CORSIA (A40-19, párrafo 9 g)) se estipula que “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”. También se especifica lo que dicho examen debería comprender (A40-19, párrafo 17). En particular, se refiere a las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines de la CMNUCC y del Acuerdo de París.

2.2 En el Sexto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas (IPCC) se señaló que los acuerdos sectoriales (relativos al transporte aéreo y marítimo) están muy lejos de lo que se necesitaría para alcanzar el objetivo de temperatura del Acuerdo de París⁴. Por consiguiente, es necesario lograr avances en la ambición medioambiental del plan cuando se realizan los exámenes periódicos del CORSIA.

2.3 Los autores de esta nota de estudio acogen con satisfacción las contribuciones aportadas por el CAEP al examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022, a saber: la evaluación adicional de los impactos que la pandemia del COVID-19 tuvo en el CORSIA y su valor de referencia; la evaluación de los costos de implementación del CORSIA para los Estados y los explotadores aéreos; y el análisis del impacto en los diferentes tipos de explotadores. Los autores de la presente nota toman nota de las inquietudes manifestadas por algunos Estados con respecto al factor de crecimiento de los explotadores aéreos individuales, que es pertinente para determinar las obligaciones de compensación de cada explotador individual a partir de 2030.

2.4 Teniendo en cuenta que es necesario que el CORSIA tenga la posibilidad de demostrar que funciona como está previsto antes de considerar la posibilidad de efectuar cualquier cambio fundamental, este primer examen periódico debería abarcar los elementos del CORSIA que están activos y sobre los que los Estados han adquirido experiencia práctica hasta la fecha, a saber: la atribución de las líneas aéreas, las consideraciones sobre el alcance y la vigilancia, notificación y verificación (MRV). Los Estados han puesto en práctica estos aspectos, y los autores consideran que este primer examen del CORSIA debería centrarse en la forma de mejorar estos aspectos en la medida necesaria.

³ Mediante la aplicación por parte del Estado anfitrión de los ajustes correspondientes al contabilizar su contribución determinada a nivel nacional en el marco del Acuerdo de París

⁴ https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_FinalDraft_Chapter14.pdf Capítulo 14, pág. 4

2.5 Para el primer examen, debe destacarse el hecho de que la cláusula de examen periódico es también un método para garantizar que durante todo su funcionamiento el CORSIA siga siendo adecuado para su finalidad y esté en consonancia con las políticas climáticas mundiales, incluida los mejores conocimientos científicos disponibles en materia de cambio climático. También representa el mecanismo por el que el nivel de ambición del CORSIA puede mantenerse al día con la evolución de las políticas climáticas mundiales.

2.6 El Consejo lleva a cabo los exámenes periódicos del CORSIA cada tres años, con las contribuciones técnicas del CAEP. Es necesario realizar una evaluación periódica y sistemática del CORSIA en el futuro, en forma de actualizaciones sobre la contribución de las compensaciones del CORSIA a los objetivos de temperatura del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC. En exámenes posteriores se podrían incluir otras consideraciones fundamentales.

3. APLICACIÓN DE SALVAGUARDIAS EN EL CORSIA EN RESPUESTA A LA PANDEMIA DE COVID-19

3.1 En la Resolución relativa al CORSIA (A40-19, párrafo 16) se recuerda la decisión adoptada por la Asamblea en su 39º período de sesiones sobre la necesidad de proporcionar salvaguardias en el CORSIA a fin de garantizar el desarrollo sostenible de la aviación internacional y evitar una carga económica inadecuada para la aviación internacional.

3.2 La pandemia de COVID 19 y las correspondientes restricciones de viaje provocaron una disminución inesperada de las emisiones de CO₂ del sector. Esta disminución, junto con la decisión que tomó el Consejo de la OACI en su 220º período de sesiones de aplicar las salvaguardias del CORSIA y ajustar el valor de referencia del CORSIA para que se componga únicamente de las emisiones de 2019 durante la fase piloto (2021-2023), conduce casi con toda certeza a una compensación equivalente a cero durante la fase piloto.

4. VALORES DE REFERENCIA DEL CORSIA A PARTIR DE 2024

4.1 Es necesario que en el curso de los exámenes periódicos del CORSIA se avance, en la medida de lo posible, hacia el logro de las metas medioambientales a las que se aspiran. Esto sería coherente con los compromisos jurídicamente vinculantes que los Estados contratantes de la OACI han asumido en el marco del Acuerdo de París.

4.2 Los autores de la presente nota de estudio desean recordar la decisión adoptada en el 39º período de sesiones de la Asamblea sobre una implementación progresiva del CORSIA para tener en cuenta las circunstancias especiales de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo.

4.3 Aunque persiste cierta incertidumbre con respecto a la celeridad con que se recuperará totalmente la aviación internacional hasta alcanzar los niveles de tráfico y emisiones anteriores a la pandemia, es necesario que el valor de referencia del CORSIA posterior a 2023 se establezca a un nivel en el que se eleven los requisitos de compensación para las emisiones a partir de 2024. Por consiguiente, la 41ª Asamblea debería reafirmar un valor de referencia a partir de 2024 al mismo nivel de ambición del CORSIA que el acordado originalmente en la Resolución A40-19 de la Asamblea y en los SARPS relativos al CORSIA.

5. ACT-CORSIA

5.1 Los Estados miembros de la CEAC han participado en la asociación de colaboración del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) y en los proyectos financiados por la Unión Europea (UE), proporcionando asistencia en forma de capacitación de expertos y apoyo del seguimiento necesario a los Estados receptores, incluso en África, América Latina y el Caribe, Asia meridional y en los Estados miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Esto abarca la capacidad de implementar el CORSIA y el fomento del resto del conjunto de medidas, incluida la preparación o actualización de los planes de acción estatales.

5.2 Los autores de esta nota de estudio felicitan a la Secretaría por el éxito y la eficacia del programa ACT-CORSIA, y recomiendan su continuación, centrándose en la mitigación de las emisiones de CO₂ (por ejemplo, mediante el uso de SAF) y la compensación de emisiones. También es necesario que los Estados sigan apoyando la iniciativa ACT-CORSIA.

6. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de que todos los elementos para la implementación del CORSIA han sido adoptados y se están aplicando;
- b) considerar mejoras en el diseño del plan que conduzcan a su mayor eficacia en el próximo ciclo (2024-2026), lo cual favorecería aún más a los fines del Acuerdo de París, firmado en el contexto de la CMNUCC, en particular con respecto a sus objetivos de temperatura. El calendario de la fase obligatoria u otros principios fundamentales del CORSIA pueden considerarse en exámenes posteriores;
- c) reafirmar un valor de referencia a partir de 2024 que garantice el mismo nivel de ambición del CORSIA que el acordado inicialmente en la Resolución A40-19 de la Asamblea y en las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos al CORSIA; y
- d) encargar al Consejo que tome las medidas necesarias para garantizar que no se produzca una doble contabilización de las reducciones de las emisiones entre el CORSIA y las contribuciones determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París.